Aus der Abteilung Allgemeine Psychiatrie mit Poliklinik
Ärztlicher Direktor: Professor Dr. H. Heimann
der Nervenklinik der Universität Tübingen

Katamnestische Untersuchungen zur Führerscheinbegutachtung (Statistische Analyse)

INAUGURAL—DISSERTATION
zur Erlangung des Doktorgrades
der Medizin

der
MEDIZINISCHEN FAKULTÄT
(Klinische Medizin)
der Eberhard-Karls-Universität
Tübingen

vorgelegt von
HANS-ULRICH SEIZER
aus Stuttgart-Bad Cannstatt

1983

Aus der Abteilung Allgemeine Psychiatrie mit Poliklinik
Ärztlicher Direktor: Professor Dr. H. Heimann
der Nervenklinik der Universität Tübingen

Katamnestische Untersuchungen zur Führerscheinbegutachtung (Statistische Analyse)

INAUGURAL—DISSERTATION
zur Erlangung des Doktorgrades
der Medizin

der
MEDIZINISCHEN FAKULTÄT
(Klinische Medizin)
der Eberhard-Karls-Universität
Tübingen

vorgelegt von
HANS-ULRICH SEIZER
aus Stuttgart-Bad Cannstatt

1983

UNIV.
LEIDEN
BIBL.

Dekan: Professor Dr. W. Frommhold

1. Berichterstatter: Professor Dr. H. Heimann
2. Berichterstatter: Professor Dr. H. J. Mallach

---

gedruckt bei H.- J. Köhler, Reprografischer Betrieb, Tübingen

In großer Dankbarkeit

meinen Eltern
und meiner Frau

gewidmet

INHALTSVERZEICHNIS

		Seite
1.	Theoretischer Teil	1
1.1.	Allgemeine Verkehrssituation	1
1.2.	Fahrverhalten und Fahreignung	4
1.2.1.	Kybernetisches Modell	4
1.2.2.	Lerntheoretisches Modell	5
1.2.3.	Konzept der Kraftfahreignung	9
1.3.	Unfallgeschehen - Bedingungen und Merkmale	11
1.4.	Verkehrseignungsdiagnostik	13
1.4.1.	Datenerhebung	13
1.4.1.1.	Biographische Daten	14
1.4.1.2.	Testverfahren	15
1.4.2.	Testpsychologische Situation	19
1.4.3.	Urteilsbildung und Gutachten	21
2.	Praktischer Teil	24
2.1.	Problemstellung der Arbeit	24
2.2.	Untersuchungsmaterial und Methodik	27
2.3.	Analyse der Fahreignungsgutachten an der UNK-Tübingen	29
2.4.	Analyse der "Besser-Beurteilten" (BB)	32
2.4.1.	Verkehrsanamnestische Daten	32
2.4.1.1.	Altersverteilung	32
2.4.1.2.	Dauer des Führerscheinbesitzes Klasse 3	34
2.4.1.3.	Anzahl der Fahrerlaubnisentzüge	35
2.4.1.4.	Zeitraum der Verkehrsvergehen	36
2.4.1.5.	Vorstrafen und Verkehrsdelikte	37
2.4.1.6.	Blutalkoholkonzentration	38

2.5.	Analyse der Rückfälligkeit	47
2.5.1.	Zeitverlauf und Rückfälligkeit	49
2.5.2.	Deliktverteilung	52
2.5.3.	Rückfälligkeit/Führerscheinentzug und Deliktgruppen	53
2.5.4.	Blutalkoholkonzentration und Rückfälligkeit	54
2.5.5.	Alter und Rückfälligkeit	55
2.5.6.	Letztes Entzugsdelikt und Rückfälligkeit	58
2.5.7.	Rückfälligkeit und Beruf	62
2.5.8.	Anzahl der Fahrerlaubnis-Entziehungen und Rückfälligkeit	63
2.5.9.	Rückfälligkeit und Ergebnis der UNK-Gutachten	63
2.5.10.	Anzahl der Nachuntersuchungen und RF/E	65
2.5.11.	Zusammenfassung	66
2.6.	Testergebnisse und Rückfälligkeit	68
2.6.1.	Unterschiede in den Beurteilungen beim TÜV und an der UNK	68
2.6.2.	Vergleich der Testergebnisse	71
2.6.3.	Analyse der Beurteilungsunterschiede	76
2.6.3.1.	Rückfälligkeit	76
2.6.3.2.	Erneuter Fahrerlaubnisentzug	77
2.6.4.	Ablehnungsgründe TÜV - Erteilungsgründe UNK	77
2.6.5.	Zusammenfassung	80
3.	Gesamtzusammenfassung	82
	Literaturverzeichnis	86
	Anhang	

Abkürzungen

BB : Gruppe der "Besser-Beurteilten"
E : Erneuter Entzug der Fahrerlaubnis
FE : Fahrerlaubnis
MPI: Medizinisch-Psychologisches Institut
NRF: Gruppe der Nicht-Rückfälligen
NU : Nachuntersuchung
SWP: Südwest-Presse
TÜV: Technischer Überwachungsverein
UNK: Universitäts-Nervenklinik

Einleitung

Die vorliegende Arbeit versucht im theoretischen Teil den momentanen Wissensstand der Verkehrseignungsdiagnostik, vor allem jedoch die sie bedingenden Variablen Fahrverhalten und Fahreignung (Kap. 1.2.) darzustellen und kritisch zu hinterfragen. Dazu werden besonders die Modellvorstellungen der Kybernetik und der psychologischen Lerntheorie angeführt.
Ausführlich behandelt wird im weiteren Verlauf (Kap. 1.4.) der verkehrseignungsdiagnostische Prozeß von der Datenerhebung (biographische Daten, Testverfahren) über die testpsychologische Situation bis hin zur Urteilsbildung und der Erstellung des Gutachtens. Hier gilt es vor allem die Fehlervarianzquellen zu identifizieren, die mit in das Gutachten eingehen.

Die Untersuchung selbst unterzieht die zwischen 1970 - 1974 an der UNK Tübingen erstatteten Obergutachten, in denen im Gegensatz zum TÜV Kraftfahreignung festgestellt wurde, einer kritischen Analyse (Kap. 2.3., 2.4.) und vergleicht die Gutachtenergebnisse dieser Probanden mit der Fahrbewährung in den folgenden 5 - 9 Jahren.
Dabei soll herausgearbeitet werden, ob die UNK bei dieser Probandengruppe zurecht Fahreignung annahm oder nicht. Weiter wird untersucht, ob im verkehrseignungsdiagnostischen Prozeß Variablen, entweder aus der biographischen Anamnese oder dem Leistungs- bzw. Persönlichkeitsbereich, identifiziert werden können, die in Bezug auf die Verkehrsbewährung prognostisch besonders relevant sind.

1. Theoretischer Teil

1.1. Allgemeine Verkehrssituation

Es vergeht kaum einmal eine Woche, ohne daß die Medien der Bundesrepublik Deutschland über die speziellen Probleme des Straßenverkehrs, wie Alkohol am Steuer, zunehmende Unfallhäufigkeit, steigende Zahl der Verkehrstoten und -verletzten usw., sowohl aus verkehrsmedizinischer wie verkehrspsychologischer als auch verkehrspolitischer Sicht zu berichten haben. Immer wieder gerät dabei das System Mensch-Maschine in die heftig vorgetragene Auseinandersetzung dieser Wissenschaftsbereiche. Hierbei steht sowohl das Sicherheitsinteresse des Individuums als auch das Interesse der Allgemeinheit im Mittelpunkt der Diskussion. Maßnahmen werden diskuttiert, wobei gerade die Leidenschaftlichkeit, die dabei zum Ausdruck kommt, nur noch deutlicher zeigt, welchen Stellenwert das Auto inzwischen in unserer Gesellschaft einnimmt: Stärkster Widerstand gegen Forderungen nach

a) einer Geschwindigkeitsbeschränkung
b) einer verschärften Überprüfung der Verkehrsauffälligen
c) einem Führerschein auf Zeit
d) mehr Sicherheitsbestimmungen am Fahrzeug.

Mit in dieses Kreuzfeuer geraten auch jene Institutionen, die zum Wohl und Schutz der Allgemeinheit, die vom Gesetzgeber vorgesehene Aufgabe der Fahreignungsbegutachtung zu erledigen haben, und zwar bei Personen, die durch körperliche, geistige und charakterliche Mängel im Verkehr aufgefallen waren.
Dabei richtet sich die Kritik an der Negativauslese vor allem gegen die Methodik (z.B.Testbatterie;

Verletzung der Intimsphäre usw.) und die Effizienz der verkehrspsychologisch tätigen gutachterlichen Stellen.
Unbestritten aber bleibt die Notwendigkeit dieser Tätigkeit, wie sich besonders an einigen Zahlen des Statistischen Bundesamtes verdeutlichen läßt:

1. "14 580 Menschen wurden 1978 in der BRD bei Verkehrsunfällen getötet." (Südwest Presse, 10.5.79)

   "Bei insgeamt 1,6 Mio. Unfällen -" ... ..." wurden außerdem 508 557 Personen verletzt..." (Südwest Presse, 10.5.79)

2. Der ADAC meldete am 30.1.80 in der Südwest Presse, daß im Jahre 1979 "12 975 Bundesbürger im Straßenverkehr ims Leben gekommen sind." Immerhin war hier eine Abnahme von 11,5% zu verzeichnen.

3. Wie aus einer Statistik des Kraftfahrt-Bundesamtes in Flensburg hervorgeht, wurden im Jahre 1979 von Gerichten und Verwaltungsbehörden 157 700 Kraftfahrern die Führerscheine entzogen, ferner 69 000 Fahrverbote verhängt. Hauptursache war vor allem das Fahren unter Alkoholeinfluß (139 436 Führerscheinentzüge), die Anzahl der Unfälle unter Alkohol betrug 44 420, ums Leben kamen dabei 2 834 Menschen.

   Besonders gefährlich sind nach den Erfahrungen des ADAC Verkehrsunfälle, die bei einem Alkoholgehalt von 0,8 bis 1,8 Promille entstehen. Diese Promillesünder verursachen die schwersten und häufig tödlichen Unfälle (SWP, 16.7.80; ebenfalls 3.6.80)[1].

---

[1] "Offenbar ist das Fahrzeug als ein Teil der modernen Wirklichkeit in unserer Auffassung ein Instru-

Aus diesen Daten läßt sich der unfallsenkende Effekt verkehrsgutachterlicher Tätigkeit provokativ in Zahlen formulieren (OSWALD, 1977, S. 171): Der Ausleseerfolg psychodiagnostischer Verfahren ergibt sich nicht allein aus der diagnostischen Valenz dieser Verfahren, sondern ist auch abhängig von der Ausleseschärfe und der Prognosegüte. "Bei Gültigkeitskoeffizienten von r = 0.40 und einer Auslese von 10% aller Kraftfahrer bzw. Bewerber um einen Führerschein und einer durchschnittlichen Unfallbelastung von 2 Unfällen pro Zeitperiode wäre ein unfallsenkender Effekt von 4% zu erwarten".
Selbst jedoch wenn man nur einen Effekt von 1% annehmen würde, hätte dies in der BRD im Jahre 1978 bei ca. 510 000 Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden 5 180 Verletzte weniger zur Folge gehabt, und 1979, bei ca. 13 000 Verkehrstoten, hätten aufgrund des Ausleseerfolgs 130 Menschen weniger ihr Leben auf Deutschlands Straßen lassen müssen (vgl. OSWALD, 1971).

---

ment, an dem menschliches Versagen als unausweichlich und beinahe selbstverständlich hingenommen wird. Die Gefahr ergibt sich aus der Diskrepanz seiner Geschwindigkeit und Kraft einerseits und den biologischen Grenzen des Lenkers andererseits." "Es sei die Formulierung gestattet, daß für manche der Führerschein den Stellenwert eines Waffenscheines erhalten kann und eine Lizenz für Aggression sein kann" (SLUGA, 1968, S. 1103).

1.2. Fahrverhalten und Fahreignung

1.2.1. Kybernetisches Modell

In seiner psychologischen Analyse des Autofahrens betrachtet LOHR (1966) "Autofahren als eine fortlaufende Zielhandlung (Leistung) mit Hilfe eines Instruments (Auto)." Schon hierbei wird verständlich, daß man die Verhaltenskette Autofahren als ein Mensch-Maschine-System mit den Begriffen der Kybernetik [1], wie Signal- und Informationsaufnahme, Speicherung, logische Verknüpfung und Signal- und Informationsausgabe analysieren und beschreiben kann. Ihre Berücksichtigung in der Beurteilung der Fahreignung finden diese kognitiven und Verhaltensstrukturen, z.B. in Verfahren der Intelligenzmessung, Erfassung der Reaktionszeit usw.; vgl. Kap. 1.4. über Verkehrseignungsdiagnostik.

Die oben beschriebene Zielhandlung Autofahren besteht nun darin, "aufgrund teils regelmäßig, teils unregelmößig zufließender sensorischer Daten (Information) über die Umwelt (Straße, Schilder, andere Verkehrsteilnehmer usw.), über das Instrument (das während der Handlung teils zur Umwelt, teils zum Fahrer gehört) und über den Zustand des Fahrers selbst, das Instrument während der Zielhandlung (Fahren) stets an einer optimalen Stelle im Operationsraum (Verkehrsfläche) zu halten. Die Fahrhandlung ist um so mehr gelungen, je weniger die Lage des Instruments von dieser Stelle abweicht"(LOHR, 1966, S. 273f. ; vgl. dazu auch MUNSCH, 1971) [2].

---

[1] Vgl. KLAUS (1966) zum Problem Kybernetik, Informationssystem Mensch und die sich daraus ergebenden Probleme.

[2] Daraus folgt, daß man Autofahren als abhängig von folgenden Faktoren sehen muß (LOHR, 1966) :
a) Aufnahme von Sinnesdaten (z.B. räumliche Dichte

Nur ab einer bestimmten Ausprägung der am Fahrverhalten zusammenwirkenden Faktoren ist die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen uneingeschränkt zu befürworten. Wie sich bei Analysen von Unfallbedingungen ergab, sind es sehr häufig Fehler in der Koordination der oben beschriebenen kognitiven Prozesse, die letztlich als Unfallursachen in der Literatur dargestellt werden (vgl. Kap. 1.3.).

1.2.2. Lerntheoretisches Modell

Ein neuer theoretischer Erklärungsansatz in der theoriearmen Situation der Psychologie der Fahreignung sowie des Fahrverhaltens und damit auch von Relevanz für die Methodik gutachterlicher Fahreignungsbeurteilung ist das lerntheoretische Modell von KUNKEL (1978) [1]. Er geht davon aus, daß sowohl die Orientierung in der Umwelt, der künstlichen Umwelt des Verkehrsraumes als auch die Bewegungsabläufe, die eine Bewegung im Verkehrsraum ermöglichen, gelernt werden müssen. Damit kann aber auch Fehl-

---

von Reizen, Grad der Komplexität)

b) Zentrale Verarbeitung (z.B. Reaktionszeit, Selektion und Identifikation, Antizipation) "Beim Verkehr kommt es mehr auf Fehler in der Antizipation der Reize und auf die Reaktion gegenüber Reizen an, die außerhalb der Erwartung liegen, auf die man nicht vorbereitet ist" (LOHR, 1966, S. 279).

c) Zielbewegung (z.B. Bewegungskoordination, Genauigkeit der Bewegung)

[1] Weitere Literatur zu Lernen und Fahrverhalten: BARTHELMES, 1972; BÖCHER, 1968a; BUNKOWSKY, 1972; HAMPEL, 1964; KUNKEL, 1975a, b; SPÖRLI, 1978; WINKLER, 1964 (zit. nach KUNKEL, 1978, S. 9)

verhalten im Sinne lerntheoretischer Gesetzmäßigkeiten verstanden und erklärt werden. "Bei Fahreignungsuntersuchungen wird oft so argumentiert, als ob das Fahrverhalten direkt (Hervorhebung des Verfassers) durch bestimmte Persönlichkeitseigentümlichkeiten, Haltungen, Zielvorstellungen oder Ausprägung der Leistungsfähigkeit bestimmt sei. Es wird dabei übersehen, daß der Einfluß dieser Faktoren in der Regel durch einen Lernprozeß modifiziert wird, an dem Umweltfaktoren, die Erfahrung dieser Umweltfaktoren und die Erfahrung des eigenen Verhaltens und seiner Ergebnisse ganz wesentlich beteiligt sind" (KUNKEL, 1978, S. 8).

Fahrverhalten, als eine komplexe Verhaltenssequenz, kann nach KUNKEL (1978) aber nicht ausschließlich über das Prinzip des Lernens am Erfolg beschrieben werden. [1]

Viel wichtiger ist der Erlebnisaspekt einer Verhaltenskonsequenz, wobei Erleben zu einer kognitiven Verarbeitungsstrategie des subjektiven gezeigten Verhaltens wird. Welche Bedeutung diesem Aspekt zukommt, zeigt sich daran, daß die gleichen Verhaltensergebnisse in Abhängigkeit vom subjektiven Anspruchsniveau und der Ich-Betroffenheit des Indi-

---

[1] Variablen, die als Erfolgs- bzw. Mißerfolgserlebnisse, für das Zustandekommen von Lernen relevant sind:

a) Erfolgserlebnisse
   1. Anerkennung durch Peer-Group
   2. Abwesenheit von negativen Verstärkern (kein Unfall, keine Strafe)
   3. Abwesenheit von Furcht vor Bestrafung und anderen ungünstigen Konsequenzen (dazu vor allem HECKHAUSEN, 1972)

b) Mißerfolgserlebnisse
   1. Selbstvorwürfe
   2. Vorwürfe der Mitfahrer
   3. Bestrafung
   4. Unfall

viduums unterschiedlich erlebt werden können. In den Prozeß des Erlebens und Bewertens von Verhalten gehen aber auch frühere Erlebnisse und Erfahrungen sowie Einstellungen dazu mit ein. [1]

Der Rahmen dieser Arbeit erlaubt es nicht, näher auf die Arbeit KUNKEL's einzugehen, vor allem nicht darzustellen, wie er z.B. die allgemeingültigen Gesetze aus der Theorie des Lernens (Reinforcement-Konzept, Intervallverstärkung und Verstärkerpläne, Lernen am Modell usw.) überträgt auf die Verhaltensweise "Autofahren".

Im folgenden möchte ich kurz auf ein von ihm vorgeschlagenes Lernschema des Fahrverhaltens eingehen, da dies in direktem Zusammenhang zur Erhebung von Daten, als Basis der Fahreignungsbeurteilung (vgl. Probleme der biographischen Daten), steht.

---

[1] Ein Beispiel , nach KUNKEL (1978, S. 16) soll diese Zusammenhänge verdeutlichen:
"Wenn wir z.B. annehmen, ein Fahrer sei bereits hundertmal unter Alkoholeinfluß gefahren und habe erlebt, daß auch einige seiner Kollegen bereits mehrmals unter Alkoholeinfluß gefahren seien, ohne durch ein Trunkenheitsdelikt aufgefallen zu sein,
er sei der Überzeugung, daß er eine Fahrt bei der er unter Alkoholeinfluß eine Unfall verursachte, auf keinen Fall habe verhindern können und auch, daß er noch durchaus in der Lage gewesen sei zu fahren,
er sei der Überzeugung, er sei nur durch Zufall oder Ungeschick anderer aufgefallen,
dann wird es sehr fraglich, ob er bei einem Unfall oder einer Strafe überhaupt ein Mißerfolgserlebnis hat."

Abb. 1: Lernschema des Fahrverhaltens (KUNKEL, 1978, S. 27)

Bedingungen des Lernens	Lernen des Fahrverhaltens
Persönlichkeit, Leistungsfähigkeit, Umweltfaktoren I = Fahrlehrer, Schulbereich	Verhaltensweisen gelernt in der Fahrschule
Persönlichkeit, (Einstellungen, Zielvorstellungen) Leistungsfähigkeit	Ausweitung des Verhaltensrepertoires durch Generalisierung, Anpassung, Modell-Lernen
Umweltfaktoren II (Fahrpraxisraum, Einstellung der "Peergroup", situative Bedingungen zu Schlüsselsituationen, Schlüsselerlebnisse)	Erleben des Fahrverhaltens und seiner Ergebnisse. Selektion der Verhaltensweisen durch Lernen am Erfolg. Folgen: entweder gelerntes angemessenes Verhalten oder gelerntes Fehlverhalten

KUNKEL differenziert den Lernprozeß in 2 Phasen:

1. Fahrenlernen in der Fahrschule
2. Lernen und Verfestigung bestimmter Verhaltensweisen in der Fahrpraxis (z.B. durch Generalisierung)

und zeigt die Bedingungskonstellationen auf, die beim Erwerb des Fahrverhaltens relevant sind.

1.2.3. Konzept der Kraftfahreignung

Da das Konzept der Kraftfahreignung einen zentralen Begriff verkehrsmedizinischer und verkehrspsychologischer gutachterlicher Tätigkeit im Sinne der prognostischen Beurteilung darstellt, ist es notwendig, im theoretischen Teil dieser Arbeit, in der auch das Problem Prognose und Rückfälligkeit im Mittelpunkt steht, eine kritische Diskussion dieses Konzeptes durchzuführen (vgl. dazu BÜCHER, 1962; HERTER, 1965; LEWRENZ, 1964; MUNSCH, 1966; OSWALD, 1970, 1971).

Fahrtauglich ist nach MUNSCH (1966) jedermann, "der in seinem psychophysischen Kräftepotential nicht merklich unter dem schwächsten Durchschnitt liegt und der ein bestimmtes Lebensalter erreicht hat" (S. 297)! Daß mit dieser Begriffsbestimmung dem Gutachter keine Bewertungsgrundlage vorliegt, bedarf keiner weiteren Ausführungen.
Wesentlich detaillierter, und damit auch einer empirischen Überprüfung zugänglich, beschreibt OSWALD (1971) die Fahreignung als strukturelle, zeitkonstante und gewohnheitsmäßige Eigenschaft des Fahrverhaltens, abgehoben vom Begriff der "Fahrbefähigung" (S. 8), der "vorwiegend die aktuellen und durch Schulung erworbenen instrumentellen Fertigkeiten"(S. 8) meint.
"Fahreignung kann dabei definiert werden durch das Vorhandensein psychophysischer Mindesvoraussetzungen, die relativ unabhängig vom Fahrzeug, der Umweltsituation und vom Ausbildungsstand eine Teilnahme am Straßenverkehr im durchschnittlichen Risiko gestatten und durch das Fehlen von Merkmalen, die eine Verkehrsteilnahme ausschließen"(OSWALD, 1971, S.8).

Nach einer Analyse der empirischen Arbeiten zum Konzept der Fahreignung, sind es die folgenden Be-

dingungsfaktoren, die letztlich zum erfolgreichen Führen von Kraftfahrzeugen notwendig sind (OSWALD, 1970, 1971; MUNSCH, 1966; SCHNEIDER und SCHUBERT, 1967): [1]

1. Reaktionssicherheit

   Von geringer Validität sind hierbei die Einfach-Reaktionsversuche (SCHNEIDER und SCHUBERT, 1967; KALLINA, 1964; BONNARDEL, 1954), dagegen weisen Wahlreaktionsversuche (zur Untersuchung der Reaktionssicherheit) mit Korrelationskoeffizienten von 0.6 - 0.7 (bes.) wesentlich günstigere Ergebnisse auf (vgl. auch LOHR, 1966, S. 280; SCHNEIDER und SCHUBERT, 1967).

2. Belastungsfähigkeit

   Zur Erfassung dieser Größe werden in der Verkehrseignungsdiagnostik vor allem Konzentrations- und Aufmerksamkeitsuntersuchungen durchgeführt. Gerade hier wurden mit die höchsten Validitätskoeffizienten ermittelt.

3. Symbolische Orientierungsfähigkeit

4. Soziale Konformität ("Anpassungswilligkeit", OSWALD, 1971, S. 180)

---

[1] Eine Faktorenanalyse OSWALD's (1971) ergab folgende Faktoren:
1. Reaktionssicherheit
2. Reaktionsschnelligkeit
3. Informationsverarbeitungsgeschwindigkeit
4. Stress-Verarbeitungsgüte
5. Zentralnervöses Erregungsniveau
6. Visualität
7. Einarbeitungsgüte
8. Wahrnehmungsgeschwindigkeit

5. Keine Minderbegabung

   Eine Reihe von Untersuchungen (HAMPEL, 1964; KALLINA, 1964) bestätigen die Hypothese, daß erfolgreiches Fahrverhalten von einer überwiegend bewußten und überlegt planenden Anpassung an die jeweilige Verkehrssituation abhängt. Man muß allerdings wegen der teilweise geringen korrelativen Zusammenhänge vermuten, daß keine lineare Beziehung zwischen Intelligenz und Fahrbewährung besteht.

6. Organische Integrität

   (z.B. kein Anfallsleiden, kein chronisch-hirnorganisches Psychosyndrom usw., vgl. dazu TÜV-Informationssystem, S. 41)

1.3. Unfall - Bedingungen und Merkmale

Gerade weil in der Verkehrseignungsdiagnostik die Analyse des Unfallgeschehens, besonders die situative Komponente eines Unfalls (Wetter, Straßenverhältnisse), kaum berücksichtigt werden kann, möchte ich an dieser Stelle einige kurze Bemerkungen dazu machen. Damit soll deutlich werden, daß durch Erfassung von individuellen Merkmalen (Persönlichkeit, Verkehrsanamnese usw.) in der Begutachtung der Fahreignung nur ein Teil der einen Unfall bedingenden Faktoren bestimmt wird.

Aus der Unfallforschung ergeben sich für das Zustandekommen eines Unfalls 4 Merkmalsbereiche:

1. Individuelle Merkmale (wie augenblickliche Verfassung, Verkehrsbildung, Vorerfahrung; Alkohol [1])

---

[1] vgl. dazu: BUIKHUISEN, 1968; SCHÖCH, 1973; SÖMEN, 1974.

2. Situative Merkmale (das sind Merkmale der jeweiligen physikalischen und sozialen Umwelt am Ort eines Unfalls - Schneeglätte, Anzahl der Personen im PKW) [1]

3. Merkmale der Rückkopplung zwischen Individuum und Situation (z.B. Fahrer unter Alkohol auf eisglatter Fahrbahn)

4. Wechselwirkung aller Merkmalsbereiche

Danach läßt sich das Verursachen eines Verkehrsunfalls nur teilweise auf spezifische Persönlichkeitsmerkmale des Kraftfahrers zurückführen (vg. Kap. 1.4.).
Ganz abgesehen von möglichen Mängeln der Fahrzeuge und der Straßen, werden Unfälle auch durch zufällige Situationseinflüsse bedingt. Da letztere weder kontrollierbar noch vorhersagbar sind, lassen sich auch aufgrund relativ konstanter Persönlichkeitsmerkmale allein kaum Prognosen über individuelle Unfallneigung treffen. Das dürfte mit eine der Hauptursachen sein, warum die Verkehrsbewährungsprognose mit ihren relativ hohen Rückfälligkeitsquoten in ihren Effizienzuntersuchungen doch negative Ergebnisse erzielen.

---

[1] MITTENECKER konnte nachweisen, daß auf 2 Autobahnabschnitten der situativ bedingte Anteil der Unfallvarianz (z.B. Fahrbahngestaltung, Verkehrsaufkommen, Witterung) bis zu 60% der Gesamtvarianz umfaßte (OSWALD, 1977).

"Damit spielt der Faktor Mensch als Bedingung des Unfallgeschehens allein offensichtlich eine eher untergeordnete Rolle" (OSWALD, 1977, S. 168).

1.4. Verkehrseignungsdiagnostik

Auf die Notwendigkeit der Auslese verkehrsungeeigneter Personen durch den eignungsdiagnostischen Prozeß wurde schon an anderer Stelle hingewiesen (vgl. Kap. 1.1., S. 3).

1.4.1. Datenerhebung

Die Grundlage der Fahreignungsbeurteilung im psychologischen Bereich bildet also alle Informationen und Erkenntnisse, die aus der Untersuchung vorliegen. Dazu gehören die verkehrsanamnestischen Daten aus der Aktenanalyse ebenso wie die Ergebnisse der Exploration und der Verhaltensbeobachtung und schließlich auch die Ergebnisse sowohl von Leistungstests als auch von persönlichkeitsdiagnostischen Verfahren.[1] Dabei müßte allerdings die Forderung eingehalten werden, daß die untersuchten Lebensbereiche und Persönlichkeitsbereiche nachweislich eine Beziehung zur Fahreigung haben (BACH et al., 1975; BÖCHER, 1962; BRICKENKAMP, 1964; BÜRKNER, 1974; HAMPEL, 1964; KALLINA, 1964; KROJ und HELLEMANN, 1971; KROJ und SPIES, 1972; KUNKEL, 1972, 1978; MÜLLER, 1972; SCHNEIDER und SCHUBERT, 1967).

Daß diese Forderung nicht auf alle in der Verkehrseignungsdiagnostik eingesetzten Testverfahren, sowohl was den Persönlichkeitsbereich als auch den

---

[1] Ein ähnlicher Untersuchungsgang findet sich auch beim TÜV Stuttgart sowie an der UNK Tübingen; weitere Angaben zu den diagnostischen Verfahren finden sich im Anhang, 1 ff.

Leistungsbereich anbetrifft, zutrifft, zeigt die Analyse der angeführten Arbeiten. Leider kann im Zusammenhang mit dieser Arbeit nicht näher auf diesen interessanten Aspekt der Validität verkehrseignungsdiagnostischer Testbatterien eingegangen werden, da darüber in der Literatur bisher keine Ergebnisse vorliegen.

1.4.1.1. Biographische Daten

Die Gewinnung dieser Daten [1] erfolgt sowohl über die Exploration [2] in der Untersuchungssituation als auch durch eine detailliert durchgeführte Aktenanalyse. Es handelt sich dabei um Daten, von denen ein Einfluß auf den Lebenslauf, auf das vergangene, gegenwärtige und zukünftige Verhalten erwartet werden kann. Natürlich unterliegt auch dieser Teil des Datenerhebungsprozesses den unterschiedlichsten Fehlerquellen (vgl. Kap. 1.4.2.), doch ist nirgendwo sonst die Subjektivität des Untersuchers die dominierende Fehlervarianzquelle wie in der Situation der Exploration.
Deshalb kann "die Interpretation biographischer Daten nur dann sinnvoll sein, wenn die gesamte, bereits zur spezifischen Aussagekraft biographischer Daten vorliegende Literatur berücksichtigt wird und möglichst alle vorliegenden Forschungsergebnisse in das Interpretationssystem eingehen können" (KUNKEL, 1975a, S. 76).

---

[1] Nach KUNKEL (1975a) gliedern sich biographische Daten in:
1. Biographische Daten, die Anpassungsvorgänge bezeichnen (z.B. Unfälle)
2. Biographische Daten, die Lebensumstände kennzeichnen (Elternhaus, Schule, Beruf)
3. Biographische Daten, die eine zeitliche Erstreckung kennzeichnen (Alter, Zeit der Abstinenz)

[2] Literatur zur genauen Durchführung der Exploration, vgl. HERTER (1966)

Erst dadurch gewinnen die 'subjektiv' gewonnenen Daten ähnliche diagnostische und prognostische Valenz wie die 'objektiven' Testdaten. [1]
Solche geforderten empirischen Überprüfungen [2] des Zusammenhangs biographisches Datum - Verkehrsauffälligkeit sind von KUNKEL (1975a, 1978) zum Problembereich 'Alkoholauffällige Kraftfahrer' vorgelegt worden.
Weiterhin hat KUNKEL die Datenerhebung in den Zusammenhang zur Lerntheorie des Fahrverhaltens gestellt (vgl. Kap. 1.2.2.), wodurch es ihm möglich ist, z.B. noch wirkende, Fehlverhalten stabilisierende Variablen zu identifizieren, sie aber nicht einfach zu diagnostizieren, sondern im Rahmen des lerntheoretischen Überbaues auch therapeutisch anzugehen. Inwieweit das in das Arbeitsgebiet der Verkehrspsychologie zählt, kann an dieser Stelle nicht weiter verfolgt werden.

1.4.1.2. Testverfahren

Die im Zusammenhang mit der Fahrtauglichkeitsbeurteilung eingesetzten Verfahren (beim TÜV, bei Obergutachterstellen) lassen sich nach MUNSCH (1966) folgendermaßen einteilen [3] :

1. Standardverfahren
   a) anamnestischer Fragebogen
   b) Allgemeinexploration
      (Sowohl a) als auch b) sind enthalten in

---

[1] Vgl. Check-Liste von KUNKEL (1975b) im Anhang dieser Arbeit

[2] Z.B. BUIKHUISEN (1968): Wer 2x wegen Trunkenheit am Steuer vorbestraft wurde, wird mit 60%iger Wahrscheinlichkeit rückfällig, der 3-malig Vorbestrafte zu 72%.

[3] Diagnostische Verfahren der UNK und des TÜV im Anhang

den Ausführungen über biographische Daten, vgl. Kap. 1.4.1.1.)

c) Visualitätsprobe

d) Kombinierte Reaktions- und Belastungsprobe am KIELER - bzw. WIENER -Determinationsgerät.

Da mit diesen Verfahren ein größerer Ausschnitt der psychophysiologischen Leistungsfähigkeit erfaßt wird, finden sich auch Validitätskoeffizienten von 0.6 bis 0.7 (SCHNEIDER und SCHUBERT, 1967, S. 702).

Was die Prüfung des optischen Funktionskreises anbelangt, so konnten weder für Sehschärfe, Gesichtsfeld, Blendungsempfindlichkeit und Adaptation noch hinsichtlich des Farbsehens signifikante Zusammenhänge zur Fahrtauglichkeit nachgewiesen werden (SCHNEIDER und SCHUBERT, 1967, S. 691ff).

2. Spezialverfahren [1]

a) Schwerpunkt-Exploration (z.B. Bedingungsanalyse bestimmter Verhaltensweisen, Vorkommnisse und Einstellungen; vgl. KUNKEL, 1975, 1978)

b) Konzentrationstest nach BOURDON [2]

---

[1] Nicht erwähnt ist von MUNSCH der K-F-P 30 (Fragebogen zur Kraftfahrer-Persönlichkeit), der in einer Untersuchung von DINGEL und LINDEMANN mit sehr signifikanten Ergebnissen eine Trennung von tatauffälligen und unauffälligen Kraftfahrern ermöglichte.

[2] Auf eine Beschreibung der inhaltlichen Seite der einzelnen Testverfahren kann nicht eingegangen werden. Dazu verweise ich auf die einschlägigen Werke aus der Verkehrs- u. Testpsychologie; z.B. Handbuch der Psychologie, B. VI, Diagnostik; Textbuch 'Persönlichkeitstests', HRSG. BUTTGEREIT, Hamburg, 1973.

c) Aktionsprobe am Bremsfahrgerät
d) Reaktionsprobe am BECK-Gerät
e) Überblicksprobe am BECKschen Tensor
f) Zweihand-Probe
g) Verkehrs-Wissens-Test
h) Verkehrs-Seh-Test
i) Fahrtest [1]
k) Arbeitsprobe nach PAULI
l) Konzentrationsverlaufstest nach ABELS

Von SCHNEIDER und SCHUBERT (1967) wird sowohl das Verfahren von BOURDON als auch der K-V-T nach ABELS aufgrund der negativen Validitätskoeffizienten für die Fahrtauglichkeitsbeurteilung abgelehnt.

3. Zusatzverfahren
Sie sollten nach Meinung von MUNSCH (1966) nur dann im diagnostischen Prozeß eingesetzt werden, wenn vom Untersucher eine ganz spezielle Hypothese überprüft werden soll.
a) RORSCHACH-Test
b) ZULLIGER-Test
c) WARTEGG-Zeichentest
d) BAUM-Test
e) HAMBURG-WECHSLER-Test

---

[1] Auf der Grundlage einer, an einer Stichprobe von 57 Fahrschülern an einem Fahrsimulator durchgeführten Fahrprobe konnte der empirische Nachweis dafür erbracht werden, daß der Ausprägungsgrad psychologischer Sisposition von Kraftfahrern, sich im Straßenverkehr straftatauffällig zu verhalten, aufgrund der in einer standardisierten (und damit vergleichbaren) Fahrprobe gemessenen Fahrdaten vorhersagbar ist (SEIDEMANN, 1976)
Zur Methodik der Fahrprobe siehe BARTHELMES (1974)

f) Mustertest nach RUPP
g) Satzergänzungstest
h) Schreibdruckwaage-Test

"Die Mehrzahl der Untersuchungen mit Persönlichkeitsfragebogen brachte keinen Nachweis eines Zusammenhanges mit Kriterien der Verkehrsbewährung. Hierbei ist allerdings zu berücksichtigen, daß die Fragebogen nicht für Zwecke der Verkehrseignungsdiagnostik entwickelt wurden, sondern vorwiegend aus dem Testinventar der klinischen Psychologie stammen" (SCHNEIDER und SCHUBERT, 1967, S. 712f.).

Daß sich dennoch die meisten der genannten Testverfahren (vgl. Anhang) in der Fahrtauglichkeitsbeurteilung halten konnten, kann mit rationalen Überlegungen schon kaum mehr verstanden werden.

Selbst von gerichtlicher Seite aus, wo nicht nur das ethische Problem des Schutzes der Intimsphäre behandelt wird [1], geraten die Verkehrseignungsdiagnostiker ins Kreuzfeuer der Kritik:"... Mit Hilfe der Versuche hat das MPI nicht die praktische Leistungsfähigkeit des Klägers beim Fahren selbst geprüft und prüfen können, sondern gewiße Grundfunktionen, deren Ausübung nach Auffassung des Sachverständigen jeder Kraftfahrer im Straßenverkehr in einem bestimmten Umfang beherrschen muß.... Der Schluß von den jeweiligen Ergebnissen aus abstrakten Prüfungen auf die konkrete Fähigkeit zum Führen von Kraftfahrzeugen läßt sich jedoch nicht ohne weiteres ziehen ..." (OVG Bremen, Urteil vom 2.7.1963 - II A 332/62,

---

[1] Dazu Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes, Beschluß vom 20.12.1963 (nach Neue Juristische Wochenschrift, 1964, S. 607)

b BA 48/62; zitiert nach SCHNEIDER und SCHUBERT, 1967, S. 727).
Hierzu muß allerdings angeführt werden, daß Aussagen in einem verkehrspsychologischen Gutachten niemals Aussagen mit einer Sicherheit von 100% sein können, sondern daß es sich dabei nur um sog. empirisch begründete Wahrscheinlichkeitsaussagen handeln kann. Es ist deshalb auch nicht notwendig, von den Testpsychologen den Rückzug ihrer Verfahren aus der Verkehrseignungsdiagnostik zu fordern, denn es ist nach dem Prinzip der multiplen Korrelation möglich, Testverfahren in eine Testbatterie aufzunehmen, die aufgrund der Validitätsprüfung nur eine geringe Wahrscheinlichkeit für die Fahrungeeignetheit begründen.
Die Treffsicherheit der Testbatterie ist danach um so besser, je größer die Zahl der Tests und je geringer die Höhe der Interkorrelationen zwischen den betreffenden Tests ist (SCHNEIDER und SCHUBERT, 1967).

1.4.2. Testpsychologische Situation

In der Psychodiagnostik wird häufig so getan, als arbeite sie in einer psychosozial keimfreien Situation mit idealen Tests, idealen Probanden, idealen Testleitern und idealen Interpreten. Die Abkehr von dieser Sichtweise verdankt die Diagnostik in der Hauptsache den Forschungsergebnissen aus der Wahrnehmungs- und Sozialpsychologie. Dort wurden die Probleme der Einstellungen und Erwartungshaltungen der Probanden und ihre Auswirkung sowohl auf die Testleistung als auch auf den Testleiter bearbeitet;

ebenso relevant sind die Fehlerquellen der Beurteilung z. B. error of leniency (GUILFORD), error of generosity (CRONBACH), Fehler der Zentraltendenz, d.h. Beurteiler bevorzugen in hohem Maße die neutrale Mitte, Überstrahlungseffekt oder HALO-Effekt, d.h. einzelne Merkmale werden aufgrund eines allgemeinen Gesamturteils ungerechtfertigt im Sinne des Gesamturteils bewertet usw.

Ungewöhnlich weit ist also das Problemfeld der 'sozialen Testsituation', worüber sich jeder einzelne Psychodiagnostiker im diagnostischen Prozeß bewußt sein muß, um solche möglichen Fehlerquellen zu erkennen und auszuschalten. [1] Denn nur dadurch kann gewährleistet werden, daß im Eignungsgutachten 'objektive' Daten zur Interpretation zur Verfügung stehen. Gerade diese Störvariablen sind es nämlich oft, die für den Gutachter und Interpreten von Testleistungen die Arbeit nur unnötig komplizieren. [2]
Daß es wichtig ist, gerade im Zusammenhang mit der Fahrtauglichkeitsbeurteilung auf diese Störgrößen hinzuweisen, liegt in dem eminent hohen Stellenwert des Autos und damit der Erlangung der Fahrerlaubnis begründet, [3] und der dadurch gegebenen Rückwirkung ("...ich brauche meinen Führerschein um jeden Preis. ..") auf die Testsituation.

---

[1] Auf die Probleme von psychischem Stress, Testangst, Enthüllungsbereitschaft usw. kann aus verständlichen Gründen in diesem Zusammenhang nicht auch noch eingegangen werden (vgl. dazu HARTMANN, 1970).

[2] Vgl. dazu SADER und KEIL (1966)

[3] Hier sind vor allem die Verfälschungstendenzen und Verdeckungstendenzen des Probanden zu beachten.

1.4.3. Urteilsbildung und Gutachten

" Der Gedanke ist der sinnvolle Satz. Alles, was überhaupt gedacht werden kann, kann klar gedacht werden. Alles, was sich aussprechen läßt, läßt sich klar aussprechen. Wovon man nicht sprechen kann, darüber muß man schweigen." (WITTGENSTEIN, Tractatus Logico Philosophicus)

Im folgenden soll erörtert werden, wie der Gutachter von den Einzelbefunden zu einem Gesamturteil über die Fahrtauglichkeit des Probanden gelangt und mit welchen dabei auftretenden Schwierigkeiten er sich auseinander zu setzen hat.
Um die Subjektivität des Gutachters im Urteilsbildungsprozeß so weit wie möglich zu verhindern, müssen gerade bei negativen Beurteilungen gewisse Sicherungen vorhanden sein (MUNSCH, 1967):

1. Prinzip der Mehrfachsicherung
   (z.B. Nachweis der Fahruntauglichkeit in mehreren Verfahren oder durch verschiedene Sachverständige)
2. Prinzip der Realsicherung
   (Vorhandensein von biographischen Daten, die schon zum Versagen im Alltagsleben geführt haben)
3. Prinzip der Einstimmigkeit
   (Dabei sollten alle am Fall beteiligten Gutachter zu einem negativen Urteil gelangen)

Aus dem Gesagten ergibt sich, daß in jedem Zweifelsfall immer von einer negativen Beurteilung abzusehen ist. Ob dies tatsächlich so ist, bleibt eine Frage, die sich jeder Gutachter in der Verkehrseignungsdiagnostik bei jedem neuen Gutachten erneut vorzulegen hat.

Am Ende der Exploration und Testuntersuchung steht der Psychodiagnostiker vor der Aufgabe, eine Fülle von heterogenen Daten und Testbefunden so zu verarbeiten, daß eine Antwort auf die Fragen des Auftraggebers (Führerscheinstelle des Landratsamtes, Regierungspräsidium) zustande kommt.
Folgende Probleme sind dabei besonders zu beachten (ARNOLD, 1970; DIETERICH, 1973; HARTMANN, 1970):

a) Verständlichkeit von Gutachten [1]
Es sind hier vor allem die Verständigungsbarrieren zwischen Gutachter und psychologischem Laien in der Person des zuständigen Beamten (Landratsamt, Regierungspräsidium), der aufgrund des vorliegenden Gutachtentextes zu der tatsächlichen Entscheidung über eine Fahrerlaubniserteilung kommen muß. Solche sachlich-inhaltlichen Mängel können sein (HARTMANN, 1970, S. 104ff) [2]:

- Test-Termini, die nicht ins Gutachten gehören (Bsp.: Neurotizismus-Score, neurotische Tendenz)
- "nichtssagende banale Floskeln" (S. 105) (Bsp.: "Die emotionale Situation des Probanden macht also noch einen etwas pubertären Eindruck, obwohl sich allerdings schon recht deutlich Reifungsmerkmale zeigen.")
- "abstrakte und verblasene Floskeln" (S. 105)
- "kompliziert aufgezäumte Selbstverständlichkeiten" (S. 105/106)

---

[1] Beispiele aus den Gutachten im Anhang, S. 12f.

[2] An dieser Stelle muß auf die ausführliche Kritik an gutachtenimmanenten Problemen verzichtet werden; deshalb nur eine exemplarische Aufzählung.

- "unaufgeklärte Widersprüche" (S. 106)

b) Problem des Gutachtenempfängers
Bei ihm ist die Möglichkeit gegeben, einzelne Aussagen oder auch das ganze Gutachten in einen spezifisch subjektiven Kontext zu stellen und damit aus dem Gutachten etwas herauszulesen, was vom Gutachter so gar nicht intendiert worden war. So kann es vorkommen, daß durch bestimmte Eigenschaftsbezeichnungen des Gutachtens im Leser vulgär-psychologische Persönlichkeitsbilder wachgerufen werden, die auf das Gesamtgutachten ausstrahlen. Was in dieses vereinfachte Bild hineinpaßt wird herausgelesen, was widerspricht entweder überlesen oder umgedeutet.

All diese Dinge sollten einem selbstkritischen Gutachter jederzeit präsent sein, damit über ihn nicht die allgemeine Kritik an gutachterlich tätigen Personen hereinbricht, daß nämlich ein Gutachten wesentlich mehr über die Person des Gutachters als über die zu begutachtende Person aussagt.

2. Praktischer Teil

2.1. Problemstellung der Arbeit

Die Forderung nach Verkehrssicherheit (vgl. Kap. 1.), von Verkehrspolitikern, Verkehrsmedizinern und Verkehrspsychologen gerade in den letzten Jahren zunehmend erhoben, erfordert Maßnahmen zur Verkehrseignungsbegutachtung im Sinne einer Negativ-Auslese (LEWRENZ, 1962; MUNSCH, 1966; OSWALD, 1971, 1977).

Es handelt sich bei dem Personenkreis, der an den dazu legitimierten Institutionen auf seine Fahreignung hin begutachtet wird, um Menschen, die im Verlauf ihrer 'Verkehrskarriere' durch körperliche, geistige und charakterliche Mängel wiederholt im Straßenverkehr aufgefallen sind.

Sowohl den Medizinisch-Psychologischen Instituten (MPI) der Technischen Überwachungsvereine als auch den Universitätseinrichtungen kommt die Aufgabe zu, in einem Bereich, nämlich Fahrtauglichkeit, eine Entscheidung zu treffen, die für den Probanden, gerade in unserer motorisierten Gesellschaft von eminenter Bedeutung ist. Auf der anderen Seite sehen sich diese gutachterlich tätigen Institutionen häufig der Kritik von Wissenschaft und Medien gegenüber, die erheblichen Zweifel an deren Effektivität äußern (BÖCHER, 1962; DRÖSLER, 1965; HERTER, 1965; HIMMELREICH, 1976; MOSER, 1975; MUNSCH, 1966; OSWALD, 1977; SCHNEIDER und SCHUBERT, 1967).

Wenn einem Verkehrsteilnehmer, aufgrund von Verstößen gegen die Straßenverkehrsordnung, die Fahrerlaubnis gerichtlich aberkannt worden ist (StVZO, § 3), so gelten für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis nach StVZO § 15c, Absatz 1 und 2 folgende

Bedingungen:

"1. Für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis nach vorangegangener Entziehung gelten die Vorschriften für die Ersterteilung.

2. Die Verwaltungsbehörde kann auf eine Fahrerlaubnisprüfung verzichten, wenn keine Tatsachen vorliegen, die die Annahme rechtfertigen, daß der Bewerber die nach § 11, Abs. 2, Satz 1 erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten nicht mehr besitzt.
... Ein Verzicht auf die Prüfung ist nicht zulässig, wenn seit der Entziehung oder der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis mehr als zwei Jahre verstrichen sind."

Werden nun die Fahrtauglichkeit bzw. Verkehrseignung von einer Gutachterstelle negativ beurteilt, so daß die Verkehrsbehörden bei den zuständigen Landratsämtern von einer Neuerteilung absehen müssen, dann hat der Gesetzgeber in solchen Fällen (auf Antrag der Betroffenen) eine erneute Begutachtung (Obergutachten, Zweitgutachten) [1] vorgesehen, um einmal der Subjektivität des Gutachters (vgl. Kap. 1.4.3.) und zum andern den Schwierigkeiten (beruflich und sozial) auf Seiten des Begutachteten zu begegnen.
Deshalb wird von einem Teil der Probanden mit Negativ-Beurteilung von den MPI der Technischen Überwachungsvereine bei den zuständigen Stellen Widerspruch gegen das Gutachtenergebnis eingelegt [2].
Wurde dem Widerspruch stattgegeben, so kamen die Personen zur Zweitbegutachtung (Obergutachten), z.B. an die UNK Tübingen.

---

[1] Im Falle der vorliegenden Arbeit hat die UNK Tübingen die Funktion als Obergutachterstelle erfüllt.

[2] Das Hauptproblem dieses Personenkreises liegt

Für diesen Personenkreis (Gutachtenjahrgänge 1970 - 1974 an der UNK Tübingen) interessiert nun : [1]

1. Wie entschied die UNK im Vergleich zu den MPI ?
2. Wodurch unterschieden sich die Beurteilungen an den Gutachterstellen ?
3. Wie ist die Verkehrsbewährung der vom MPI zwar als verkehrsungeeignet beurteilten, jedoch von der UNK als verkehrstauglich begutachteten Personen (Effizienzkontrolle) ?
4. Worin liegen die Hauptunterschiede bei den im Verkehr erneut auffällig gewordenen Personen im Vergleich zu den Nicht-Rückfälligen ?
5. Unterscheiden sich die Gutachterstellen (MPI, UNK) gerade bei diesen offensichtlich falsch beurteilten Personen ?

Die Klärung dieser Fragen erfolgte über die Analyse von folgendem vorliegendem Datenmaterial:

1. Verkehrseignungsgutachten (MPI-TÜV)
2. Verkehrseignungsgutachten (UNK)
   a) Nervenfachärztliches Gutachten
   b) Verkehrspsychologisches Zusatzgutachten
3. Verkehrsanamnese (Führerscheinakten der zuständigen Verkehrsbehörden an den Landratsämtern)
4. Verkehrsbewährung (Auszüge aus dem Verkehrszentralregister beim Kraftfahrt-Bundesamt in Flensburg)

---

darin begründet, daß es sich hier um eine spezielle Negativauslese handeln kann, nämlich Personen, die keine Einsicht in die Gutachtenrealität zeigen können oder auch wollen.

[1] MÜLLER und WOLF (1969) fanden eine Übereinstimmung von 52%, während REINHARD und ZINK (1970) nur eine

2.2. Untersuchungsmaterial und Methodik

Dieser Arbeit zugrunde liegen die Fahreignungsgutachten, erstellt in den Jahren 1970 - 1974 [1] an der Universitäts-Nervenklinik Tübingen, sowie die ablehnenden Fahreignungsgutachten der Medizinisch-Psychologischen Institute des Technischen Überwachungsvereins Stuttgart e.V. Dazu kommen für den Personenkreis, bei dem die UNK Tübingen zu einer Annahme der Kraftfahreignung gelangte, die gesamten Führerscheinunterlagen der zuständigen Verkehrsbehörde bei Landratsämtern und Regierungspräsidien. Zur Kontrolle der Führerscheinakten einerseits, und zur katamnestischen Verlaufskontrolle andererseits, wurden bei dem eben angesprochenen Personenkreis (UNK sprach sich für die Annahme der Fahreignung aus, im Gegensatz zum TÜV) zusätzlich Auskünfte aus dem Verkehrszentralregister des Kraftfahrt-Bundesamtes (Stand Februar 1980) in Flensburg angefordert.

Somit wurden nur solche Personen in den Datenpool aufgenommen, bei denen ein ablehnendes Fahreignungsgutachten des TÜV einem positiven Gutachten der UNK Tübingen gegenüber gestellt werden konnte.

Zur Vergleichbarkeit der Gutachten ist zu sagen, daß sich TÜV und UNK weder in den eingesetzten Testverfahren, noch im Aufbau der Gutachten grundsätzlich unterscheiden, so daß durch einen Fragebogen,

---

38%ige Übereinstimmung in ihrer Arbeit an der Universität Erlangen-Nürnberg finden konnten. RUOFFNER (1975) beschreibt für die UNK Tübingen eine Übereinstimmung der Gutachtenergebnisse in 58% der Fälle mit dem TÜV Stuttgart.

[1] Damit ist für jede Person dieser Untersuchung eine katamnestische Überprüfung von mindestens fünf Jahren gewährleistet.

der entsprechend der formalen und inhaltlichen Gestaltung der Gutachten beider Institutionen konstruiert worden war, die interessierenden Daten abgefragt werden konnten (Fragebogen, vgl. Anhang, S. 4 - 11).

Die Schwierigkeit bestand hauptsächlich darin, die Gutachtenäußerungen, d.h. verbalen Beurteilungen den entsprechenden Kategorien, im Fragebogen zuzuordnen. Um diesem Übersetzungsproblem zu begegnen, waren die Gutachtendaten, mit Ausnahme der Variablen 'Intelligenz', in alternative (z.B. Reaktionstempo: ausreichend/ nicht ausreichend) Merkmalsklassen einzuordnen.
Dadurch mußte natürlich ein gewißer Informationsverlust der Daten in Kauf genommen werden, jedoch war, nach Meinung des Verfassers, das Problem der Vergleichbarkeit von Daten bei unterschiedlichen Testverfahren, sowie der Unzugänglichkeit der Original-Testdaten nicht anders zu lösen.
Dem gleichen Auswertungsprinzip unterzogen wurden die Daten, die aus der Analyse der Akten (Verkehrsbehörden: Vorstrafen, Anzahl der Führerscheinentzüge usw. ; Verkehrszentralregister : Datum der Rückfälligkeit, Rückfälligkeitsdelikt usw.) gewonnen werden konnten.

2.3. Analyse der Fahreignungsgutachten an der UNK Tübingen

Im vorliegenden Beobachtungszeitraum 1970 - 1974 wurden an der UNK von 518 Personen 635 Gutachten erstellt.
Das Plus an Gutachten kommt dadurch zustande, daß bei einigen Personen auch die Nachuntersuchungen, die an der UNK erfolgt waren, mitgezählt wurden.

Der Anteil weiblicher Personen betrug an der UNK 5%.

Tab. 1: Fahreignungsgutachten der UNK im Vergleich zu TÜV Stuttgart-Gutachten (1970-1974)

Kalender-jahr	TÜV	UNK	rel.%
1970	4023	102	2,5
1971	4401	91	2,1
1972	4226	132	3,1
1973	3910	125	3,2
1974	3999	185	4,6

Aus Tab. 1 läßt sich deutlich erkennen, daß die Gutachter an den Medizinisch-Psychologischen Instituten des Technischen Überwachungsvereins über ungleich mehr Erfahrung hinsichtlich der Beurteilung der Fahreignung besitzen.

Tab. 2: Beurteilungen an der UNK Tübingen
(% der Gesamtzahl des jeweiligen Jahrganges,
vgl. Tab. 1)

Kalenderjahr	geeignet	bedingt geeignet [1]	ungeeignet	Gesamt
1970	56,8%	24,5%	18,7%	102
1971	35,2%	34,2%	30,6%	91
1972	28,8%	38,6%	32,6%	132
1973	34,4%	27,2%	38,4%	125
1974	38,9%	27,6%	33,5%	185
M	38,8%	30,4%	30,8%	

Im Vergleich zum Zeitraum 1964 - 1969 (vgl. RUOFFNER, 1975, S. 15) stieg die Anzahl der uneingeschränkt verkehrstauglich beurteilten Personen um 24%, 16% weniger wurden als fahruntauglich beurteilt. Wodurch diese Differenzen zustande kommen, läßt sich nur vermuten: An der UNK Tübingen wurde zwischen 1970 und 1974 wesentlich wohlwollender begutachtet. Daß die Tendenz zur besseren Beurteilung an der UNK nicht als bewußte Gegenreaktion zur Begutachtung zum TÜV interpretiert werden kann, zeigt

[1] Unter bedingt geeignet sind Personen zu verstehen, denen die Fahreignung nur unter bestimmten Einschränkungen zugesprochen wurde, wie Geschwindigkeitsbeschränkung, Umkreisbeschränkung

sich daran, daß die Häufigkeit der Positiv- bzw. Negativ-Beurteilungen bei Personen ohne Vorgutachten anderer Institutionen den in Tab. 2 angeführten Ergebnissen identisch ist (s. Angaben dazu im Anhang, S. 14)

Von den beim TÜV Stuttgart Negativ-Beurteilten suchten 293 Personen zwischen 1970 und 1974 die UNK Tübingen als Zweit- bzw. Obergutachtenstelle auf.[1] Davon wurden im Beobachtungszeitraum an der UNK 150 Personen besser beurteilt als beim TÜV in Stuttgart, d.h. die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen wurde bei diesen Personen, im Unterschied zum TÜV, an der UNK festgestellt.

Tab. 3: Vergleich der Übereinstimmung an verschiedenen Obergutachterstellen

Untersuchungsstelle	Beurteilung besser als TÜV	Übereinstimmung mit TÜV
UNK TÜ 1970-74	51,2%	48,8%
UNK TÜ 1964 -69	42 %	58 %
UNK Erlangen[2]	39 %	38 %
UNK Homburg[3]	48 %	52 %

[1] Insgesamt angefertigte Gutachten an der UNK (1970-1974): 635; davon ohne Vorgutachten: 169; Zweitgutachten: 293; Nachuntersuchungen: 173

[2] REINHARDT und ZINK (1970); in 23% der Anträge konnte eine Begutachtung nicht erfolgen, weil die Antragsteller entweder zur Untersuchung nicht erschienen waren oder den Antrag auf Begutachtung zurückgenommen hatten.

[3] MÜLLER und WOLF (1969)

Tab. 3a:

Besseres Fahreignungsurteil als beim TÜV 150 Pbn	
uneingeschränkte Fahreignung	eingeschränkte Fahreignung
41%	59%

Von den 150 Personen (51,2%), die hier an der UNK besser beurteilt wurden, kam es (vgl. Tab. 3a) in 40,7% der Fälle zu einer uneingeschränkten Befürwortung der Fahreignung, in 59,3% der Fälle dagegen wurde nur eine bedingte Fahrtauglichkeit ausgesprochen.

2.4. Analyse der 'Besser-Beurteilten' (BB)

2.4.1. Verkehrsanamnestische Daten [1]

2.4.1.1. Altersverteilung [2]

Aus der Personengruppe (n = 150), die an der UNK Tübingen besser beurteilt wurde als beim TÜV Stuttgart waren jedoch nur von 130 Personen vergleichbare Daten für diese Untersuchung zu erhalten. Zum Teil waren die Akten bei den Verkehrsbehörden vernichtet worden, manchmal nicht auffindbar, oder wurden sie für andere Zwecke benötigt; in anderen Fällen

---

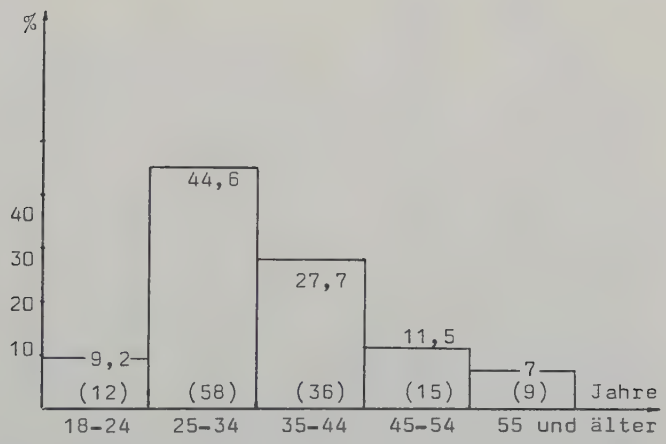
[1] Zusätzliche verkehrsanamnestische Daten finden sich im Anhang.....

[2] Alter zum Zeitpunkt der Gutachtenerstellung an der UNK

waren die Personen im interessierenden Beobachtungszeitraum verstorben oder unbekannt verzogen. Bei drei Personen war es so, daß sie trotz der Zustimmung der Verkehrsbehörden zum Gutachten der UNK beim zuständigen Landratsamt keinen Antrag auf eine Fahrerlaubnis stellten.

Wie Tab. 4 zeigt, sind über die Hälfte der Untersuchungsstichproben jünger als 34 Jahre. Der Jüngste in der Gruppe (BB) war 19 Jahre, der Älteste 64 Jahre alt.

Tab. 4: Altersverteilung in Prozent (in Klammer Absolutzahl)



Da von den 130 Personen nur vier weiblichen Geschlechts waren, wurde auf eine geschlechtsspezifische Auswertung verzichtet.

Die Verteilung in den einzelnen Berufsgruppen ist im Anhang, Tab. 4, S. 15 aufgeführt.

2.4.1.2. Dauer des Führerscheinbesitzes Klasse 3 [1]

Aus den biographischen Daten (Akten der Verkehrsbehörden) war für die Gruppe (BB) hinsichtlich der Verkehrsbewährung interessant zu erfahren, wie sie sich unterschied in der Variablen 'Dauer des Führerscheinbesitzes bis zur 1. Entziehung der Fahrerlaubnis'. Hier gilt es im folgenden zu prüfen, ob in Abhängigkeit von der Zeit der aktiven Lernerfahrung mit dem Kraftfahrzeug, eine prognostische Aussage möglich ist.

Tab. 5: Dauer des Führerscheinbesitzes Klasse 3

Dauer in Jahren	Anzahl	%	cum %
0-1	24	20,2	20,2
2-3	32	26,9	47,1
4-5	20	16,8	63,9
6-7	14	11,7	75,6
8-9	6	5,1	80,7
10	23	19,3	100,0
Summe	119	100,0	

Knapp die Hälfte (47,1%) der 'Besser-Beurteilten' war also bereits nach 3 Jahren Führerscheinbesitz

[1] Bei 11 Personen waren keine Angaben möglich; zum Teil handelte es sich um mehrmaliges Prüfungsversagen, oder aber die Begutachtung fand statt wegen Delikten, die andere Führerscheinklassen betrafen.

im Verkehr so auffällig geworden, daß die Fahrerlaubnis entzogen werden mußte, was zu einer Eignungsuntersuchung führte.

2.4.1.3. Anzahl der Fahrerlaubnisentzüge

Als ein weiteres mögliches prognostisches Datum scheint dem Verfasser die Anzahl der Fahrerlaubnisentziehungen relevant zu sein, denn man kann davon ausgehen, daß für eine Person mit mehreren Fahrerlaubnisentziehungen in der Verkehrsanamnese eine ungünstigere Prognose gestellt werden muß als dies bei einer Person mit nur einem Führerscheinentzug der Fall ist.

Tab. 6: Anzahl der Fahrerlaubnisentziehungen

Anzahl der FE-Entzüge	Anzahl der Personen	%	cum %
0	11	8,5	8,5
1	25	19,2	27,7
2	60	46,2	73,9
3	28	21,5	95,4
4	3	2,3	97,7
5	2	1,5	99,2
keine Angaben	1	0,8	100,0
Summe	130	100,0	

Bei RUOFFNER (1975) hatten nur 8% der Stichprobe mehr als 2 Fahrerlaubnisentziehungen, in der vor-

liegenden Untersuchung war dies bei 25% der Untersuchungsstichprobe der Fall.

Es gilt nun die Hypothese zu prüfen, ob mit steigender Anzahl der Führerscheinentziehungen eigentlich die Prognose hätte ungünstiger gestellt werden müssen als es im UNK-Gutachten geschehen war (vgl. Anhang, Tab. 12, S. 19f.).

2.4.1.4. Zeitraum der Verkehrsvergehen

Tab. 7: Zeitraum der Verkehrsvergehen

Jahre	Anzahl	%
0	7	5,6
1	7	5,6
2	21	16,8
3	15	12,0
4	14	11,2
5	10	8,0
6	14	11,2
7-10	22	17,6
11 und mehr	15	12,0
Summe	125	100,0

Mit 'Zeitraum der Vergehen' ist die Zeit gemeint, vom ersten strafrechtlichen Auffälligwerden im Verkehr bis hin zum letzten Führerscheinentzug vor dem von den Verkehrsbehörden auferlegten Gutachten.
Aus Tab. 7 ist ersichtlich, daß die Hälfte des Personenkreises (BB), der an der UNK begutachtet wurde,

in nur vier Jahren so verkehrsauffällig geworden war, daß eine Überprüfung ihrer Fahreignung sich als notwendig erwies.
Ob sich ein Zusammenhang darstellt zwischen dem 'Zeitraum der Verkehrsvergehen' und dem erneuten Auffälligwerden im Straßenverkehr wird sich im analytisch-statistischen Teil der Untersuchung klären müssen (vgl. Kap. 2.5.).

2.4.1.5. Vorstrafen und Verkehrsdelikte

Von den an der UNK Tübingen begutachteten Personen waren nur 12 nicht vorbestraft. Bei diesen Personen handelte es sich ausschließlich um Probanden, die entweder wegen mehrmaligem Prüfungsversagen oder körperlicher bzw. neurologisch-psychiatrischer Mängel dem verkehrseignungsdiagnostischen Prozeß unterzogen wurden.
Einschlägig wegen Verkehrsvergehen vorbestraft waren 117 (90%) der 130 begutachteten Personen (BB).

Tab. 8: Verkehrsvergehen

Deliktgruppe	Anzahl
Straftaten [1]	102
Fahren ohne Fahrerlaubnis	40
mehrmalige Ordnungswidrigkeiten	52

[1] Hierunter fallen Verkehrsdelikte, vorwiegend unter Alkoholeinfluß: §§ 142, 315c, 316, 323a StGB, § 24a StVO. Die Summe 194 ergibt sich aus den möglichen Mehrfachnennungen.

Im folgenden gilt es die Hypothese zu prüfen, ob sich die hier angeführten Verkehrsdelikt-Gruppen hinsichtlich der Beurteilung von TÜV und UNK unterscheiden, und ob es Unterschiede bezüglich der Rückfälligkeit (bzw. erneutem Führerscheinentzug) zwischen den Gruppen gibt (vgl. Kap. 2.5. und 2.6.).
Eine Untersuchung der Altersverteilung in den Gruppen konnte keine Unterschiede aufzeigen. Für alle 3 Deliktgruppen gilt: Die meisten Verkehrsvergehen werden in der Gruppe der 25 - 34jährigen begangen (vgl. Anhang, Tab. 11, S. 19).

2.4.1.6. Blutalkoholkonzentration (BAK)

Tab. 9: BAK

BAK (‰)	Anzahl	%
0,8-1,5	16	12,3
1,51-2,5	58	44,6
2,51 und mehr	10	7,7
keine Angaben	46	35,4
Gesamt	130	100,0

Wie Tab. 9 zeigt, sind somit 65% aus der Untersuchungsstichprobe mit einer verkehrsstrafrechtlichen BAK im Straßenverkehr auffällig geworden (vgl. Kap. 1.3.).

2.4.2. Verkehrspsychologische Befunde

An dieser Stelle sollen lediglich die Häufigkeitsverteilungen und Unterschiede innerhalb der Gutachten von TÜV und UNK aufgelistet werden. Die statistische Überprüfung des Unterschieds zwischen den Gutachten erfolgt in Kap. 2.6.

Tab. 10: Intelligenz

Intelligenz-niveau	TÜV		UNK	
	Anzahl	%	Anzahl	%
niedrig	19	14,6	21	16,2
durchschnittlich	108	83,1	93	71,5
hoch	2	1,5	14	10,8
keine Angaben	1	0,8	2	1,5
Gesamt	130	100,0	130	100,0

Tab. 10 zeigt, daß sich die Intelligenzbeurteilung an der UNK lediglich in der Gruppe 'hoch' (IQ größer als 110) wesentlich vom TÜV unterscheidet. Inwieweit bei den einzelnen Personen abweichend beurteilt wurde, kann hieraus allerdings nicht abgeleitet werden.

Durchgängig wurde in den Variablen des Leistungsbereichs an der UNK wesentlich häufiger die Leistung als mindestens "ausreichend" für die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen beurteilt (vgl. Tab.11).

Diese Tendenz zum 'Besser-Beurteilen' ist um so erstaunlicher, da sowohl beim TÜV als auch an der UNK teilweise die identischen Verfahren eingesetzt worden waren (eingesetzte Testverfahren, vgl. Anhang, S. 1-3).

Tab. 11: Leistungsbereich [1]

Merkmal	Konzentrationsleistung				Reaktionssicherheit				Reaktionstempo			
	TÜV		UNK		TÜV		UNK		TÜV		UNK	
	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%
ausr.	97	75	122	94	95	73	125	96	93	72	126	97
nicht ausr.	33	25	8	6	35	27	5	4	37	28	4	3
Gesamt	130	100	130	100	130	100	130	100	130	100	130	100

Tab. 12a: Kritik-, Einsichts- und Urteilsfähigkeit

Merkmal	TÜV		UNK	
	Anzahl	%	Anzahl	%
unauffällig	11	8,5	106	81,5
auffällig	119	91,5	24	18,5
Gesamt	130	100,0	130	100,0

Tab. 12b: Affektive Stabilität und Ausreifung der Persönlichkeit

Merkmal	TÜV		UNK	
	Anzahl	%	Anzahl	%
unauffällig	24	18,5	34	26,2
auffällig	105	80,7	96	73,8
Gesamt	129	—	130	100,0

[1] Bei den Prozentangaben handelt es sich um gerundete Ergebnisse.

Tab. 12c: Soziale Anpassungsfähigkeit

Merkmal	TÜV		UNK	
	Anzahl	%	Anzahl	%
unauffällig	71	54,6	126	96,9
auffällig	58	44,6	3	2,3
Gesamt	129[1]	—	129	—

Die UNK kommt bei der Beurteilung der Kritik-, Einsichts- und Urteilsfähigkeit und der sozialen Anpassungsfähigkeit, als Teilbereiche der Kraftfahrer-Persönlichkeit, wesentlich häufiger (8,5% - 81,5%; 54,6% - 96,9%, vgl. Tab. 12a und 12c) zu einem unauffälligen, d.h. besseren Befund.
Dagegen wird die Ausreifung der Persönlichkeit/ Affektive Stabilität bei beiden Institutionen ähnlich beurteilt (vgl. Tab. 12b).
Die unterschiedlichen Ergebnisse zwischen TÜV und UNK im Persönlichkeitsbereich sind zum Teil auch durch die angewandte Auswertungsmethodik mitbedingt. Manchmal war es schwierig die Beschreibung eines Persönlichkeitsbereiches im Gutachten zu übertragen in das Klassifikationsschema unauffällig/auffällig.

[1] Tab. 12b und 12c ein Proband ohne Angaben

Tab. 13: Neurologisch/körperliche Auffälligkeit [1]

Merkmal	TÜV		UNK	
	Anzahl	%	Anzahl	%
nein	108	83,1	114	87,7
ja	22	16,9	16	12,3
Gesamt	130	100,0	130	100,0

Tab. 14: Psychiatrische Krankheit

Merkmal	TÜV		UNK	
	Anzahl	%	Anzahl	%
nein	123	94,6	126	96,9
ja	7	5,4	4	3,1
Gesamt	130	100,0	130	100,0

Wie zu erwarten ist, findet sich in den letztgenannten Bereichen in der Beurteilung die größte Übereinstimmung zwischen den Gutachten beim TÜV und an der UNK.

[1] z.B. Epilepsie, schwerer Diabetes mellitus, PARKINSON'sche Krankheit; Sehschwäche, Schwerhörigkeit und Gehörlosigkeit.

Tab. 15a: Ablehnungsgründe TÜV

Merkmal	TÜV	
	abs.	rel. %
körperliche Mängel	16	12,3
Leistungsbereich	60	46,2
Charakter- und Persönlichkeits-auffälligkeiten	121	93,1
Verkehrsanamnese	37	28,5

Tab. 15b: Erteilungsgründe UNK

Merkmal	UNK	
	abs.	rel. %
Bessere Befunde im körperlichen Bereich	13	10,0
Bessere Befunde im Leistungs-bereich	59	45,4
Bessere Befunde im Persönlich-keitsbereich	102	78,5
Geringere Be-rücksichtigung der Verkehrs-anamnese	33	25,4
Gründe unklar	20	15,4

Die Häufigkeitsverteilung, die hier gefunden wurde, deckt sich mit den Ergebnissen aus den verschiedenen Teilbereichen und bestätigt, daß die UNK durchgängig zu besseren Beurteilungsergebnissen kam. Die Verkehrsbehörden an den Landratsämtern folgten den Gutachtern der UNK in 98,5% der Fälle und erteilten den Bewerbern eine Fahrerlaubnis.

Tab. 16: Ergebnis der Beurteilung im UNK Gutachten

Merkmal	abs.	rel. %
keine Einschränkung	14	10,8
nur Nachuntersuchung nötig	37	28,5
Geschwindigkeitsbeschränkung	3	2,3
Umkreisbeschränkung	2	1,5
Geschwindigkeits- und Umkreisbeschränkung	-	-
Nachuntersuchung und Geschwindigkeitsbeschränkung	5	3,8
Nachuntersuchung und Umkreisbeschränkung	59	45,4
Nachuntersuchung, Umkreisbeschränkung, Geschwindigkeitsbeschränkung	9	6,9
keine Angaben	1	0,8

In nur 10,8% der untersuchten Personen konnten die Gutachter der UNK uneingeschränkt die Kraftfahreignung befürworten; bei 28,5% war dagegen eine Nach-

untersuchung [1] nötig, 45,4% erhielten den Führerschein nur mit der Auflage einer Umkreisbeschränkung und einer Nachuntersuchung.
Eine Hypothese dafür, daß in so großer Zahl eine Umkreisbeschränkung ausgesprochen worden war, könnte sein, daß die Gutachter aus sozialer Motivation den Probanden ermöglichen wollten, wenigstens ihr Fahrzeug bis zum Arbeitsplatz selbst zu steuern.
Insgesamt wurde bei 84,5% aus der Gruppe (88) die Auflage einer Nachuntersuchung an die Erteilung einer Fahrerlaubnis gekoppelt. Diese sollte nach 1 - 2 Jahren ebenfalls an der UNK erfolgen (vgl. Tab. 8-10, Anhang, S. 17 und 18).

Wie aus den Tabellen zum Problem Nachuntersuchung (vgl. Anhang, S. 17f.) hervorgeht, war immerhin bei 35% der Nachbegutachteten eine erneute Nachuntersuchung erforderlich; bei weiteren 35% konnten dagegen die auferlegten Beschränkungen nach der Nachuntersuchung aufgehoben werden.

---

[1] Die Nachuntersuchung soll dem Führerscheininhaber immer klar werden lassen, daß er die Fahrerlaubnis nur für eine bestimmte Probezeit erhalten hat (Denk- und Motivationshilfe); weiteres zur Nachuntersuchung im Anhang, S. 17f.

Tab. 17: Zeitdauer zwischen TÜV-Gutachten und UNK-Gutachten (in Monaten)

Zeit	Anzahl	cum %
1	3	2,3
2	7	7,7
3	26	27,7
4	13	37,7
5	13	47,7
6	19	62,3
7	13	72,3
8	8	78,5
9	4	81,5
11	6	86,2
12 und mehr	18	100,0

Das bedeutet, daß bei immerhin 50% aus der Untersuchungsstichprobe mehr als 5 Monate bis zum Untersuchungstermin an der UNK vergingen, bei 18 Personen (16%) sogar mehr als ein Jahr.
Häufig kommen allerdings die langen Wartezeiten auch dadurch zustande, daß die Verwaltungsbehörden die Widersprüche der vom TÜV Abgelehnten nur zögernd bearbeiteten. Inwieweit sich diese Wartezeiten zwischen den Untersuchungsterminen auf die Leistungen und Persönlichkeitsbereiche der zu untersuchenden Personen auswirkte, kann hier nicht weiter verfolgt werden.

2.5. Rückfälligkeit [1]

Gesamt-N	:	128 Personen
Rückfälligkeit	:	n = 70 (54,6%)
Erneuter Führerscheinentzug	:	n = 46 (36,0%)

Von den 128 Personen, die aufgrund eines positiven Gutachtens an der UNK Tübingen von den Verkehrsbehörden die Fahrerlaubnis erhalten hatten, wurden im Beobachtungszeitraum (bis Februar 1980, das bedeutet für jeden Probanden eine Katamnese von mindestens 5 Jahren) 70 Personen (54,6%) erneut im Verkehr auffällig (vgl. Abb. 2).

Einen erneuten Führerscheinentzug gab es im gleichen Zeitraum für 46 Personen (36%).

Im Vergleich dazu konnte RUOFFNER (1975) feststellen, daß aus dem Personenkreis, der an der UNK Tübingen zwischen 1964 und 1969 besser beurteilten Fälle, es innerhalb von 5 Jahren lediglich bei 22% zu einem Entzug der Fahrerlaubnis gekommen war. Allerdings gilt es dabei auch zu berücksichtigen (vgl. Tab. 3, S. 31), daß im Zeitraum 1970 - 74 im Vergleich zu 1964 - 69 wesentlich mehr Personen an der UNK besser (falsch?) beurteilt wurden als beim TÜV.

---

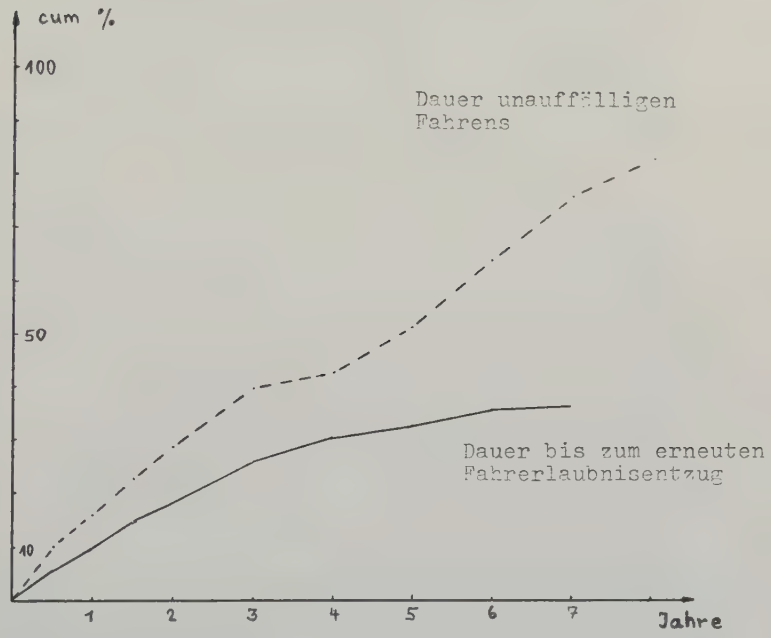
[1] Unter Rückfälligkeit wird im folgenden jede aktenkundige Auffälligkeit verstanden, die im Beobachtungszeitraum bei den Landratsämtern und dem Kraftfahrtbundesamt in Flensburg registriert worden waren; davon zu unterscheiden ist der 'erneute Führerscheinentzug', der bei einem entsprechenden Delikt erfolgte.

Möglich, daß in dieser Tendenz der Hauptgrund für die jetzt gefundene hohe Zahl der erneuten Führerscheinentzüge zu suchen ist.[1] Offensichtlich wird an den MPI des Technischen Überwachungsvereins an die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen ein schärferer Maßstab angelegt als an der UNK Tübingen.

[1] vgl. Kap. 1.4.2. und 1.4.3.: Fehlerquellen bei der Beurteilung

2.5.1. Zeitverlauf der Rückfälligkeit

Abb. 2: Dauer unauffälligen Fahrens,
Dauer bis zum erneuten Entzug der Fahrerlaubnis

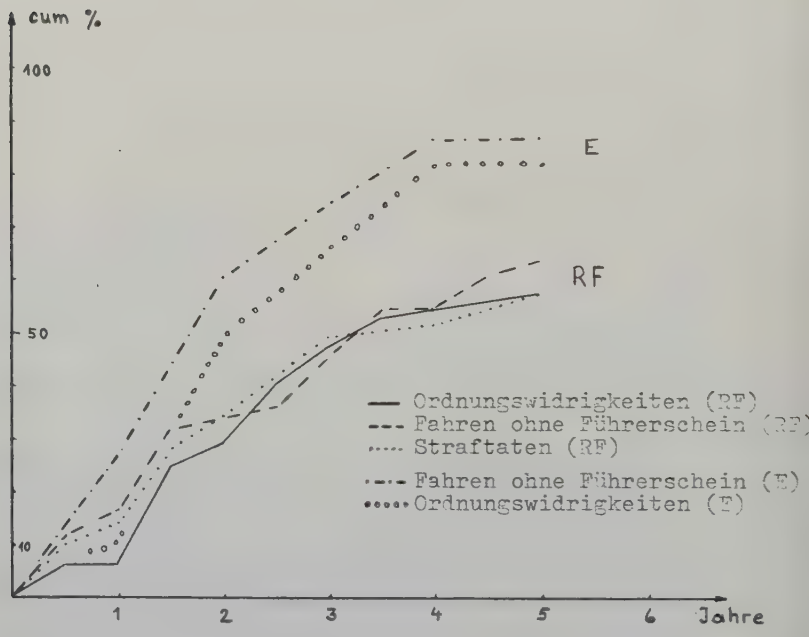


Aus dieser Abbildung wird deutlich, daß Rückfälligkeitsdelikte sich kontinuierlich ereignen. Die Hälfte der Untersuchungsstichprobe war nach 5 Jahren (RUOFFNER, 1975: 50%-Quote bereits nach 2 Jahren) bei der Polizei aufgefallen; nach 8 Jahren sind es bereits 84%. Da jedoch keine Vergleichsdaten aus einer Normalpopulation vorliegen, kann eine vergleichende Interpretation nicht erfolgen.

Für die Personengruppe, der aufgrund eines schwerwiegenden Verkehrsdeliktes die Fahrerlaubnis erneut aberkannt werden mußte, zeigte sich dagegen, daß nach

2 Jahren bereits die Hälfte der Führerscheine entzogen war, und daß nach 5 Jahren kein weiterer Anstieg der Führerscheinentzüge mehr zu verzeichnen war. Übersteht also ein Autofahrer die kritische Fünf-Jahresperiode, so besteht aufgrund dieser Untersuchungsergebnisse für ihn kaum noch die Gefahr ein Delikt zu begehen, das zum Entzug der Fahrerlaubnis führen würde.

Abb. 3: Zeitverlauf der RF (E) für die verschiedenen Vorstrafen-Deliktgruppen



a) Rückfälligkeit: Die Arbeitshypothese, daß sich die Gruppen mit verschiedenen Vorstrafen bezüglich ihrer Rückfallgeschwindigkeit unterscheiden, konnte

nicht bestätigt werden (vgl. Abb. 3). Nach 4 Jahren sind aus jeder Untersuchungsgruppe etwa 50% der Personen rückfällig geworden.
Ein deutlicher Unterschied zwischen den Deliktgruppen findet sich nur in den ersten beiden Jahren nach Wiedererhalt des Führerscheins. So sind aus der Vorstrafengruppe 'Fahren ohne Führerschein' nach 1 Jahr 17% rückfällig geworden, bei der Gruppe 'Ordnungswidrigkeiten' im gleichen Zeitraum dagegen nur 7%.

b) Für die Zeitdauer zwischen Erhalt und erneutem Entzug der Fahrerlaubnis gilt ähnliches (vgl. Abb. 3). Von dem Teil der Gruppe 'Fahren ohne Führerschein', dem die FE erneut entzogen wurde, sind nach einem Jahr bereits 26,5% und nach 2 Jahren 60% der Führerscheine wieder entzogen; für die Gruppe 'Ordnungswidrigkeiten' gelten die Vergleichsdaten 10 bzw. 50%.

2.5.2. Deliktverteilung

Tab. 18: Deliktverteilung für RF und E

Delikt	RF		E	
	Anzahl	%	Anzahl	%
Fahren mit Mängelfahrzeugen	3	4,3	-	-
Fahren ohne FE	-	-	-	-
Fahren mit Akohol	17	24,3	18	39,1
Unfall unter Alkohol	10	14,3	12	26,1
Unfall ohne Alkohol	4	5,7	-	-
Unfall mit Personenschaden	9	12,9	6	13,0
Unfallflucht	5	7,1	4	8,7
andere Verkehrsvergehen	16	22,8	-	-
nicht verkehrsbezogene strafrechtl. Delikte	3	4,3	4	8,7
Gutachtenübertretungen	3	4,3	2	4,4
Summe	70	100,0	46	100,0

Die Verteilung der Delikte bei der Gruppe der Rückfälligen (RF) ohne Führerschein-Entzug unterscheidet sich wenig von der der Gruppe mit erneutem Führerscheinentzug (E).
Jedoch ist es so, daß in der Gruppe (E) wesentlich

gravierendere Verkehrsvergehen, z.B. bei den Alkoholdelikten, vorlagen, zum andern aber, daß in dieser Gruppe sich viele Wiederholungstäter befanden, was unweigerlich zum Entzug der Fahrerlaubnis führte. Alkoholdelikte sind für einen erneuten Entzug der FE in 65,3% der Fälle ausschlaggebend. Übereinstimmung zwischen Rückfälligkeitsdelikt und Entzugsdelikt war in 39 Fällen vorhanden.

2.5.3. Rückfälligkeit / Führerscheinentzug und Deliktgruppen (vgl. Tab. 8)

Tab. 19: RF und E und Deliktgruppen

Deliktgruppen	n	RF (%)	E (%)
Verkehrs-straftaten	101	61,5	40
Fahren ohne Führerschein	40	65	35
Ordnungs-widrigkeiten	52	63,5	36,5

Tab. 19 zeigt für die verschiedenen Deliktgruppen zum einen die Verteilungen der Rückfälligkeit und zum andern die erneute Entziehung der Fahrerlaubnis.
Für die Personengruppe "Verkehrsstraftaten" gilt danach, daß 62 Personen (61,5%) rückfällig, und daß 40 Personen (40%) die Fahrerlaubnis entzogen wurde (vgl. BUIKHISEN, 1968 [1]).

[1] KROJ/HELLEMANN (1971) fanden für diese Deliktgruppe eine Rückfallquote von 66,1%.

Folgende Hypothese wurde einer statistischen Überprüfung unterzogen:

> Es besteht ein signifikanter Unterschied zwischen der Gruppe der Straftäter und der der Nicht-Straftäter hinsichtlich Rückfälligkeit (RF) und erneutem Führerscheinentzug (E).

Die gleiche Hypothese wurde für die beiden andern Deliktgruppen geprüft.

Hierbei ergab sich lediglich folgender signifikanter Unterschied auf dem 5%-Niveau (PEARSON-Kontingenzkoeffizient) [1]:

> Verkehrsstraftäter unterscheiden sich von Nicht-Straftätern hinsichtlich ihrer Rückfälligkeit im Straßenverkehr.

Bei den Deliktgruppen "Fahren ohne Führerschein" und "Ordnungswidrigkeiten" mußte die Nullhypothese beibehalten werden.

Damit erweist sich für die Vorhersage der Verkehrseignung und Verkehrsbewährung statistisch gesichert nur die Variable "Straftaten" (Unfallflucht, Fahren unter Alkohol, Unfall unter Alkohol) als prognostisch relevant.

2.5.4. Blutalkoholkonzentration (BAK) und RF/E

Die Hypothese, daß sich die Wiederauffälligen im Vergleich zu den Nicht-Auffälligen im Verkehr in der gemessenen BAK unterscheiden mußte auf dem 5%-Niveau verworfen werden. Sowohl für RF als auch E wird die Nullhypothese beibehalten.
BAK erwies sich somit nicht als ein Faktor, der voraussichtlich abschätzen läßt, ob jemand nach Erhalt

---

[1] PEARSON-Kontingenzkoeffizient CC=0.2210; CCmax.=0.7071, CC/CCmax.=0.2983

Tab. 20: BAK und RF/E (BAK des letzten Entziehungsdeliktes)

Blutalkohol-konzentration (in Promille)	n	RF %	E %
0,8 - 1,5	16	56	18
1,51 - 2,5	57	60	45,5
2,51 und mehr	10	70	50

der Fahrerlaubnis wieder im Verkehr rückfällig wird oder nicht. Im Gegensatz hierzu stehen die Ergebnisse von BUIKHUISEN (1968), SCHÖCH (1973) und SÖMEN (1974), die in ihren Untersuchungen signifikante Unterschiede in der BAK zwischen rückfälligen bzw. nicht-rückfälligen Kraftfahrern nachweisen konnten.

2.5.5. Alter und RF/E

Die absolut stärkste Altersgruppe 2 (25 - 34 Jahre) stellt sowohl die meisten Rückfälligen (45,5%) als auch die meisten Fahrerlaubnisentziehungen (43,5%).

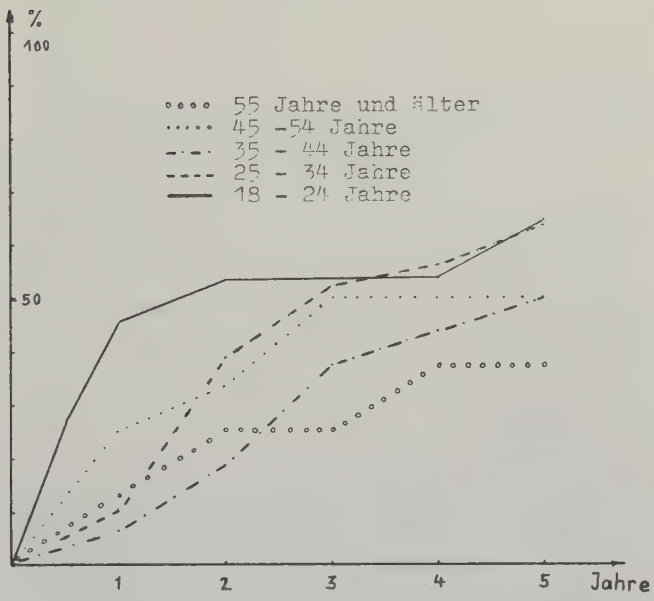
Allerdings konnte auch bei der Variablen "Alter" statistisch kein Unterschied zwischen den Rückfälligen und Nicht-Rückfälligen bzw. den Personen, denen der Führerschein erneut entzogen wurde nachgewiesen werden.

Tab. 21: Alter und RF- bzw. E-Häufigkeiten (n =129)

Alter (in Jahren)	n	RF %	E %
18 - 24	12	75	66,5
25 - 34	57	56	35
35 - 44	36	53	36
45 - 54	15	40	26,5
55 und älter	9	45,5	11

Die Untersuchungsergebnisse von KROJ/HELLEMANN (1971) konnten somit bestätigt werden. Sie hatten nämlich gefunden, daß die Rückfallwahrscheinlichkeit um so größer ist, je jünger der Deliquent ist.
In der vorliegenden Untersuchung ist die gefährdetste Personengruppe die Altersklasse 18 - 24 Jahre. Vergleicht man die Rückfallquoten innerhalb der jeweiligen Altersgruppen miteinander, so werden in der Gruppe 18 - 24 Jahre 75% rückfällig, in der Gruppe der 25 - 34jährigen dagegen nur 55% (vgl. KROJ/HELLEMANN, 1971).
Auch RUOFFNER (1975) fand eine ähnliche Altersverteilung: Rückfallquoten in den verschiedenen Altersklassen - 20 - 30 Jahre: 66%; 31 - 40 Jahre: 46%; 41 - 50 Jahre: 54%; 51 - 60 Jahre: 53%; 61 - 74 Jahre: 50%.

Abb. 4: Alter - RF-Geschwindigkeit (innerhalb der ersten 5 Jahre) [1]



Wie vermutet, ist die Rückfallgeschwindigkeit innerhalb der Altersgruppe der 18 - 24 jährigen (vgl. KROJ/HELLEMANN, 1971) am höchsten. 50% aus dieser Gruppe sind bereits nach 1 1/2 Jahren wieder im Verkehr aufgefallen. Zum Vergleich findet sich für diesen Zeitraum bei den 35 - 44 jährigen nur eine Rückfallquote von 13% (vgl. Abb. 4).

Zur Interpretation sei an dieser Stelle nochmals auf die Abb. 2 verwiesen, aus der ersichtlich ist, daß von der gesamten Untersuchungsstichprobe nach 5 Jahren schon über 50% rückfällig geworden waren.

---

[1] Die statistische Prüfung nach CHI 2 konnte nicht durchgeführt werden, da mindestens eine der erwarteten Häufigkeiten kleiner als 1 war.

2.5.6. Zusammenhang zwischen dem Entzugsdelikt, das zum letzten Entzug der Fahrerlaubnis vor dem Gutachten der UNK führte und RF bzw. E

Tab. 22: Beziehung zwischen letztem Entzugsdelikt und RF bzw. E (n = 196)[1]

Entzugsdelikt	n	RF %	E %
Fahren mit Mängelfahrzeugen	5	60	20
Fahren ohne Fahrerlaubnis	23	65	35
Fahren mit Alkohol	43	65	44
Unfall mit Alkohol	45	53,5	40
Unfall ohne Alkohol	6	50	-
Unfall mit Personenschaden	26	54	31
Unfallflucht	16	69	44
Andere Verkehrsvergehen	17	53	17,5
Sonstige Delikte	15	40	33

Aus der Tab. 22 ist zu ersehen, wie sich innerhalb der Entzugsdelikt-Gruppen die Rückfälligkeit bzw. die erneute Entziehung der Fahrerlaubnis verteilt. So gilt z.B. für die Personengruppe mit letztem Entzugsdelikt "Fahren mit Alkohol": Von den 43 Personen werden 28 (65%) rückfällig, bei 19 Personen wird erneut die Fahrerlaubnis entzogen (44%).

[1] n = 196 ergibt sich aufgrund von Mehrfachnennungen

Statistisch sollte nun geprüft werden, ob sich die Gruppe der RF von den NRF innerhalb der Entzugsdeliktgruppen unterscheidet, ob also die Art des letzten Entzugsdelikts vor dem Gutachtentermin ein statistisch abgesichertes Entscheidungskriterium darstellt oder nicht. Sowohl die Prüfung mit CHI^2 als auch mit dem PEARSON-Kontingenzkoeffizienten ergab kein statistisch signifikantes Ergebnis. Für alle geprüften Deliktgruppen mußte die Nullhypothese beibehalten werden. Das bedeutet z.B. für "Fahren mit Alkohol": Die unterschiedlichen Häufigkeiten für RF bzw. NRF (E bzw. NE) sind nicht statistisch signigikant durch die Variable "Fahren mit Alkohol" erklärbar.
Das wiederum bedeutet, daß die Kenntnis über das letzte Entzugsdelikt bei einer zu begutachtenden Person nichts darüber aussagt, inwieweit sie rückfällig wird, oder einer besonderen Gefährdung unterliegt, daß ihr die Fahrerlaubnis erneut entzogen wird.

Tab. 23a: Beziehung zwischen letztem Entzugsdelikt und Rückfälligkeitsdelikt

Rückfälligkeits-delikt	Entzugsdelikt		
	Fahren mit Alkohol	Unfall mit Alkohol	Unfall ohne Alkohol
Fahren mit Alkohol	21,5%	36,5%	-
Unfall mit Alkohol	21,5%	10,5%	-
Unfall ohne Alkohol	9,0%	7,0%	-
Unfall mit Personenschaden, Unfallflucht	28,5%	10,5%	-

Tab. 23b: Beziehung zwischen letztem Entzugsdelikt und erneutem Entzugsdelikt

Erneutes Entzugsdelikt	Entzugsdelikt	
	Fahren mit Alkohol	Unfall mit Alkohol
Fahren mit Alkohol	35%	50 %
Unfall mit Alkohol	35%	22 %
Unfall ohne Alkohol	-	-
Unfall mit Personenschaden, Unfallflucht	30%	16,5%

Besonders interessant ist in den Tab. 23a und b das Problemfeld der Alkoholdelikte.
Man findet für die Personengruppe mit letztem Entzugsdelikt "Fahren mit Alkohol", daß in 70% der Fälle wiederum ein Alkoholdelikt die Ursache für die erneute Entziehung der Fahrerlaubnis war. Dasselbe gilt für die Personengruppe "Unfall mit Alkohol" (72%).
Hiermit werden die Ergebnisse anderer Autoren eindrucksvoll bestätigt, daß die Prognose für Alkoholtäter als ungünstig zu stellen ist, vor allem deshalb, weil sie erneut im gleichen Deliktfeld auffällig werden (vgl. Lerntheoretischer Ansatz, Kap. 1.2.2.).

In diesem Zusammenhang sei die Untersuchung von BUIKHUISEN (1968) angeführt [1], der empirische Unterlagen für die Einschätzung der Rückfallwahrscheinlichkeit bei alkoholauffälligen Kraftfahrern ermittelte. Von der Gruppe der Fahrer, die einmal wegen Trunkenheit am Steuer bestraft wurden, wurden 36% mit demselben Delikt rückfällig; aus der Gruppe der Fahrer, die zweimal wegen Trunkenheit am Steuer bestraft waren, wurden 60% rückfällig. Von der Gruppe der Fahrer schließlich, die drei- und mehrmals wegen Trunkenheit am Steuer bestraft waren, wurden 72% rückfällig.

---

[1] zit. nach KUNKEL (1975b)

2.5.7. RF/E und Beruf

Tab. 24:

	n	RF	E
Hilfsarbeiter	27	48 %	26 %
Arbeiter mit Ausbildung	56	56 %	45,5%
Angestellter/ Beamter	29	48,5%	31 %
Freie Berufe	17	70 %	29,5%

Die höchste Rückfallquote ergab sich in der Gruppe "Freie Berufe" (Vertreter, Omnibusunternehmer, Arzt..) mit 70% der Berufsgruppe. Wahrscheinlich ist diese hohe Rückfallrate mitbedingt durch die wesentlich höhere Fahrleistung in dieser Gruppe. Bei den erneuten Führerscheinentzügen dagegen erreicht die Gruppe "Arbeiter" mit 45,5% die höchste Quote.
Die statistische Prüfung mit dem PEARSON-Kontingenzkoeffizienten ergab weder für die Rückfälligkeit noch für die erneute Entziehung der Fahrerlaubnis einen Zusammenhang mit der Berufsgruppe; d.h. RF/NRF bzw. E/NE verteilt sich zufällig innerhalb der Berufsgruppen.

2.5.8. RF/E - Anzahl der Fahrerlaubnis-Entziehungen (vor dem Gutachten) [1]

Tab. 25:

Anzahl der Entziehungen	RF	E
0	10%	-
1	60%	40%
2	59%	41%
3	57%	36%
4	33%	33%
5	50%	-

Das Problem, ob zwischen RF bzw. E und Anzahl der Führerscheinentziehungen vor dem UNK-Gutachten ein Zusammenhang besteht, zeigt Tab. 25. Daraus ist ersichtlich, daß sowohl hinsichtlich der Rückfälligkeit als auch der erneuten Entziehung der Fahrerlaubnis in den Gruppen mit einem und zwei Führerscheinentzügen die größten Häufigkeiten zu finden sind.

2.5.9. RF/E und Ergebnis im UNK-Gutachten

Von gutachterlicher Seite geht man davon aus, daß Nachuntersuchungen bzw. Geschwindigkeits- oder Umkreisbeschränkungen einen pädagogischen Effekt auf auffällige Kraftfahrer ausüben.
Häufig werden Umkreis- bzw. Geschwindigkeitsbeschränkungen auch dann ausgesprochen, wenn bei

[1] Auch hier mußte nach der statistischen Überprüfung auf dem 5%-Signifikanz-Niveau die Nullhypothese beibehalten werden.

den Probanden eine erschwerte Umstellungsfähigkeit, besonders bei älteren Personen, zu vermuten ist.
Meist aber scheint es so zu sein, daß der Gutachter aus sozialen Gründen (z.B. Erhaltung des Arbeitsplatzes) dem Kraftfahrer eine Beschränkung auferlegt, sich aber damit eine besondere Risikogruppe selbst schafft, wie die Rückfallquoten in den verschiedenen Gruppen zeigen.

Tab. 26: Rückfälligkeits-/Entzugsquoten für die verschiedenen Gutachtenergebnisse (in %)

Ergebnis im UNK-Gutachten	n	RF %	E %
keine Einschränkung	14	50	14
Nachuntersuchung nötig	37	57	38
Geschwindigkeitsbeschränkung	3	33	33
Umkreisbeschränkung [1]	2	100	50
Geschwindigkeits- und Umkreisbeschränkung		-	-
NU [2] und Geschwindigkeitsbeschränkung	5	40	40
NU und Umkreisbeschränkung	59	54	39
NU, Geschwindigkeits und Umkreisbeschränkung	9	71	38

[1] Absolut nur zwei Personen
[2] NU = Nachuntersuchung

Die häufigsten Gutachten-Beschränkungen (vgl. Tab. 16), die von den Gutachtern der UNK ausgesprochen wurden, waren: nur Nachuntersuchung nötig - 28,5%
Nachuntersuchung und
Umkreisbeschränkung - 45,4%

Nach den vorliegenden Untersuchungsergebnissen gilt, daß kein Unterschied besteht zwischen den verschiedenen Gruppen: Rückfallquote für nur
Nachuntersuchung: 57%,
für Nachuntersuchung und
Umkreisbeschränkung: 54%.

Selbst in der Gruppe "keine Einschränkung" liegt die Rückfallquote noch bei 50%.
Die Arbeitshypothese, daß die Rückfallquote bei zunehmenden pädagogischen Motivationshilfen abnimmt, konnte somit nicht bestätigt werden. Das gleiche Bild ergibt sich bei der Analyse der Personen, denen erneut die Fahrerlaubnis entzogen wurde.

Es scheint somit für die Personen, denen die Fahrerlaubnis nur unter bestimmten Auflagen wieder ausgehändigt wurde, irrelevant zu sein, welcher Art diese Einschränkungen sind.

2.5.10. Anzahl der Nachuntersuchungen und RF/E

Tab. 27:

Anzahl der NU	n	RF	E
0	48	57,5%	40,5%
1	55	59,5%	40,0%
2	24	41,5%	21,0%
3	2	50,0%	-
4	1	-	-

Auffällig ist in Tab. 27, daß sich die Gruppen mit 0 bzw. 1 Nachuntersuchung weder in der Rückfälligkeitsquote noch in der Entzugsquote unterscheiden. Damit erweist sich auch die Nachuntersuchung (vgl. Kap. 2.5.9.) nicht als Instrument zur Verbesserung der Wiederauffälligkeit im Straßenverkehr.[1]
Bei der Gruppe mit 2 Nachuntersuchungen sinkt zwar die Rückfallquote auf 41,5% (Entzugsquote auf 21,5%), jedoch läßt sich dieses Ergebnis statistisch nicht absichern.

Hinsichtlich der Zeit, die bis zur Durchführung der Nachuntersuchung verstrich, zeigte sich in der vorliegenden Untersuchung folgender Sachverhalt:
Je länger die Zeitspanne bis zur Nachuntersuchung ist, desto geringer ist die Rückfallquote:

0 - 1 Jahr : 68,5%
1 - 2 Jahre: 58 %
2 - 3 Jahre: 40 %

Zu interpretieren ist dieses Ergebnis nur dadurch, daß die lange Zeit bis zur Nachuntersuchung bei den Probanden als Verunsicherung wirkte, sie also durch den auferlegten Druck sich vorsichtiger im Straßenverkehr verhielten.

2.5.11. Zusammenfassung

Aus der Untersuchungsstichprobe, die aufgrund eines positiven Gutachtens an der UNK Tübingen die Fahrerlaubnis wiedererteilt bekommen hatte, wurden im Beobachtungszeitraum (für jede Person mindestens 5 Jahre) 54,6% rückfällig, bei 36% der untersuchten

---

[1] Weder für die Ergebnisse in Kap. 2.5.9. noch in 2.5.10. konnten statistisch signifikante Unterschiede zwischen den Gruppen gefunden werden.

Personen wurde erneut die Fahrerlaubnis entzogen, d.h. bei zwei Drittel der Rückfälligen kam es wieder zum Führerscheinentzug. Dabei ist interessant, daß nach zwei Jahren die Hälfte der Gruppe mit erneutem Führerscheinentzug ihre Fahrerlaubnis bereits wieder verloren hatte (Abb. 2).

Besonders hervorzuheben gilt es, daß in 65,3% der Fälle Alkoholdelikte für den erneuten Entzug der Fahrerlaubnis ausschlaggebend waren.
Geprüft wurde weiterhin, ob sich, statistisch abgesichert, Variablen aus der Verkehrsanamnese identifizieren lassen, die zur Vorhersage der Verkehrsbewährung herangezogen werden könnten.
Dabei gab es lediglich für die Vorstrafen-Deliktgruppe "Verkehrs-Straftaten" (vgl. Kap. 2.5.3.) ein signifikantes Ergebnis, dagegen nicht bei den Gruppen "Fahren ohne Fahrerlaubnis" und "Mehrmalige Ordnungswidrigkeiten".In allen andern Variablen, die in der Verkehrsanamnese erhoben werden (BAK, Beruf, Alter, Vorstrafen, Anzahl der Fahrerlaubnisentziehungen, letztes Entzugsdelikt usw.) gibt es je nach Ausprägung der betreffenden Variablen zwar Häufigkeitsunterschiede, jedoch lassen sich diese in der vorliegenden Untersuchung statistisch nicht sichern.

Ein weiteres interessantes Ergebnis betrifft die Rückfallgeschwindigkeit in Abhängigkeit vom Alter (vgl. Kap. 2.5.5.): Hier verzeichnet die Altersgruppe der 18 - 24jährigen die höchste Quote; 50% sind bereits nach eineinhalb Jahren wieder im Straßenverkehr auffällig geworden.
Auch in dieser Untersuchung konnte bestätigt werden, daß die Prognose für Alkoholstraftäter als sehr ungünstig anzusehen ist. So findet man für diese Personengruppe eine Rückfallquote von 70% (vgl. Kap. 2.5.6.).

Die Arbeitshypothese, nach der Nachuntersuchungen bzw. Geschwindigkeits- oder Umkreisbeschränkungen für den Kraftfahrer eine pädagogische Motivationshilfe sein sollen, konnte nicht verifiziert werden (vgl. Kap. 2.5.9. und 2.5.10.). Inwieweit sie danach noch eine Berechtigung besitzen bleibt fraglich.

2.6. Testergebnisse und Rückfälligkeit/erneuter Entzug der Fahrerlaubnis

Nach der Prüfung verkehrsanamnestischer Variablen auf ihre prognostische Validität für die Vorhersage der Rückfälligkeit, soll im folgenden Kapitel untersucht werden, inwieweit psychologische Testverfahren für die Vorhersage der Verkehrseignung heranzuziehen sind. Weiter gilt es zu prüfen, wie und wodurch sich die Gutachter beim TÜV und an der UNK in den durchgeführten Testverfahren und den daraus abgeleiteten Beurteilungen unterscheiden.

2.6.1. Unterschied der Beurteilungen TÜV - UNK

Das analysierte Datenmaterial stammt aus der Gruppe der 'Besser-Beurteilten'; das sind die Personen, denen die Fahrerlaubnis aufgrund eines günstigeren Untersuchungsergebnisses an der UNK ausgehändigt wurde.
In welchen Testvariablen aber nun tatsächlich unterschiedliche Ergebnisse auftraten, und ob diese Unterschiede auch einer statistischen Signifikanzprüfung standhalten, gilt es nachfolgend zu überprüfen.

Statistisch signifikant unterschieden sich die Gutachten von TÜV und UNK in folgenden Bereichen [1];

---

[1] Angewandte Testverfahren, vgl. Anhang, S. 1-3

d.h. die UNK kam in diesen Bereichen zu besseren Ergebnissen.

1. Intelligenz (Symmetrie-Test nach BOWKER; CHI 2 = 9,71, f = 3, P ≤ 2,1%)

2. Konzentrationsleistung (Symmetrie-Test nach Mc NEMAR; CHI 2 = 18,4, f = 1, P ≤ 0,002%)

3. Reaktionssicherheit (Symmetrie-Test nach Mc NEMAR; CHI 2 = 24,3, f = 1, P ≤ 0,000%)

4. Reaktionstempo (Mc NEMAR; CHI 2 = 27,2, f = 1, P ≤ 0,000%)

5. Kritik-, Einsichts- und Urteilsfähigkeit (Mc NEMAR; CHI 2 = 94,0, f = 1, P ≤ 0,0%)

6. Soziale Anpassungsfähigkeit (Mc NEMAR; CHI 2 = 53,0, f = 1, P ≤ 0,00%)

Kein statistisch signifikanter Unterschied ergab sich für:

1. Affektive Stabilität und Ausreifung der Persönlichkeit (Mc NEMAR; CHI 2 = 2,25, f = 1, P ≤ 13,4%)

2. Neurologisch und/oder körperliche Auffälligkeiten (Binomial-Test auf Symmetrie der Vierfeldertafel)

3. Psychiatrische Krankheit (Binomial-Test)

Das Auffallende an diesem Ergebnis ist, daß gerade in den Bereichen, in denen ähnliche oder sogar identische Testverfahren eingesetzt worden waren (Bereich der Intelligenz; Leistungsbereich), die deutlichsten Unterschiede gefunden werden konnten. Hingegen ist offensichtlich, daß körperliche bzw. neuro-

logische Gebrechen sowie psychiatrische Auffälligkeiten sowohl vom Gutachter beim TÜV als auch an der UNK erfaßt werden.

Wie aber lassen sich die gefundenen Unterschiede (Tendenz zur besseren Beurteilung) interpretieren?

Hypothesen: 1. Die Zeit, die zwischen dem TÜV-Gutachten und dem UNK-Gutachten verstrich (vgl. Tab. 17), kann als Bedingungshintergrund für soziale und Persönlichkeitsänderungen angesehen werden. So können sich in der Zwischenzeit für den Probanden Änderungen seiner sozialen Beziehungen (Heirat; neuer Freundeskreis) ergeben haben, die sich stabilisierend auf seine Persönlichkeitsstruktur auswirkten. Ungeklärt bleiben dabei die Veränderungen im Leistungsbereich. Vorstellbar ist jedoch bei Alkoholikern, daß sich in Abhängigkeit von der Zeit auch im Leistungsbereich Verbesserungen einstellen können.

2. Da die Originaldaten (Testwerte) nicht grundsätzlich zugänglich waren, und damit ausschließlich die gutachterlichen verbalen Übersetzungen der Testwerte für diese Untersuchung herangezogen werden konnten, könnten unterschiedliche Übersetzungsgrundlagen, d.h. Maßstäbe für ausreichende bzw. nicht-ausreichende Leistungen und Persönlichkeitsausprägungen, die entscheidende Grundlage für die gefundenen signifikanten Ergebnisse sein. Möglicherweise werden von den beiden

Institutionen (TÜV,UNK) voneinander abweichende Definitionen von den die Verkehrseignung bedingenden Variablen (Leistungsfaktoren und Persönlichkeitseigenschaften) bei der Erstellung ihrer Gutachten angewandt.

2.6.2. Testergebnisse - Rückfälligkeit/Entziehung der Fahrerlaubnis (vgl. Tab. 10 - 14)

Beispiel zur Interpretation von Tab. 28:

Konzentrationsleistung:

a) Aus der Personengruppe, bei der die Gutachter beim TÜV ausreichende Konzentration festgestellt hatten, wurden 55% rückfällig.

b) Aus der Gruppe mit nicht-ausreichender Konzentrationsleistung waren es dagegen 54,4% (!).

c) Erneute Entziehung der Fahrerlaubnis gab es bei der Gruppe mit ausreichender Konzentration in 36,5% der Fälle, bei nicht-ausreichender Konzentration in 33,5%.

d) Hiermit verglichen werden können nun die RF-/E-Daten für die Gutachtenergebnisse an der UNK:

1. Rückfälligkeit:
   ausr. Konzentration - 54 %
   nicht-ausr. Konzentration - 62,5%

2. Erneuter Fahrerlaubnisentzug:
   ausr. Konzentration - 35,5%
   nicht-ausr. Konzentration - 37,5%

Tab. 28: Testergebnisse - Rückfälligkeit/ Entziehung der Fahrerlaubnis

Testvariablen	RF TÜV [1]	RF UNK	E TÜV	E UNK
Intelligenz:				
IQ ≤ 90	52,5%	33 %[4]	37 %	28,5%
IQ 91-109	55,5%	61,5%	36,5%	38 %
IQ 110≥	50 %	43 %	-	28,5%
Konzentrationsleistung: ausr. (1)	55 %	54 %	36,5%	35,5%
nicht-ausr. (2)	54,5%	62,5%	33,5%	37,5%
Reaktionssicherheit (1)	57 %	55 %	38 %	36 %
(2)	48,5%	50 %	29,5%	25 %
Reaktionstempo: (1)	60,5%	54 %	42,5%[5]	35 %
(2)	39,5%	75 %	19 %	50 %
Kritik-, Einsichts-, Urteilsfähigkeit: (unauffällig)	20 %	53 %	10 %	35 %
(auffällig)	57,5%[2]	62,5%	38 %	37,5%
Affektive Stabilität (unauffällig)	68 %	60,5%	30 %	30 %
(auffällig)	51,5%	52,5%	37 %	38 %
Soziale Anpassungsfähigkeit (unauffällig)	43,5%[3]	53 %	34 %	34 %
(auffällig)	69 %	100 %	38 %	66 %

[1] $RF_{TÜV}$ = RF-Quote für die TÜV-Testergebnisse
RF_{UNK} = entsprechend für die Testergebnisse an der UNK

[2,3,4,5] Nur in diesen Variablen statistisch signifikante Ergebnisse (PEARSON-Kontingenzkoeffizient)

Aus verkehrseignungstheoretischer Perspektive sind zum Führen eines Kraftfahrzeugs gewisse Ausprägungen in bestimmten Leistungs- und Persönlichkeitsmerkmalen notwendig (vgl. Kap. 1.2.3.), deren Erfassung in der Verkehrseignungsdiagnostik zu einem Gesamturteil über die vermutliche Verkehrsbewährung eines Probanden führen soll. Im diagnostischen Prozeß hat der Gutachter die Einzelergebnisse zu einem positiven bzw. negativen Urteil über Verkehrseignung zu interpretieren.
Aufgrund der positiven Einschätzung der Verkehrseignung an der UNK Tübingen, im Gegensatz zur Beurteilung beim TÜV, erhielten im Beobachtungszeitraum 1970 - 74 128 Personen wieder eine Fahrerlaubnis. Innerhalb der 5-Jahresfrist nach Erhalt des Führerscheins (bis Februar 1980) wurden davon mehr als die Hälfte (54,6%) rückfällig, einem Drittel (36%) sogar erneut die Fahrerlaubnis entzogen.
Inwieweit einzelne Leistungs- bzw. Persönlichkeitsvariablen über- oder unterbewertet wurden, soll im folgenden versucht geklärt zu werden.

1. Ausgehend von den signifikanten Unterschieden in der Beurteilung der Verkehrseignung beim TÜV und an der UNK Tübingen, müßte man auch annehmen, daß sich die entsprechenden Rückfallquoten voneinander unterscheiden. Mit dem vorliegenden Datenmaterial ist es möglich, auch folgende Fragestellung zu prüfen: Wie exakt ist die Aussage über Verkehrseignung beim TÜV, zumal es sich in der vorliegenden Untersuchung um eine Stichprobe handelt, die unter den Auswahlkriterien des TÜV erst gar nicht den Führerschein erhalten hätte (Selektionsproblem der Falsch-Positiven und Falsch-Negativen).

2. Signifikante Unterschiede bezüglich der Rückfälligkeit liegen in diesem Zusammenhang (für TÜV-Beurteilung) nur für die Variablen 'Kritik-, Einsichts- und Urteilsfähigkeit' sowie 'Soziale Anpassungsfähigkeit' vor (vgl. Tab. 28).
   Für die Merkmale 'Reaktionssicherheit' und 'Reaktionstempo' fanden sich völlig unerwartete Ergebnisse. Die Personen mit geringer Ausprägung dieser Merkmale (nicht ausreichend beim TÜV) wurden im Verkehr weniger rückfällig (statistisch allerdings nicht abgesichert).
   Intelligenz spielt für die Prognose (TÜV) keine entscheidende Rolle.

3. Für die Rückfälligkeitsquoten, bezogen auf die Verkehrseignungsdiagnostik an der UNK, gibt es statistisch signigikante Ergebnisse nur für die Variable Intelligenz.
   Dabei fällt auf, daß nicht die Gruppe mit niedriger Intelligenz, sondern die mit durchschnittlicher Intelligenz die höchste Rückfallquote erreicht.

   Aus den weiteren Testresultaten ergaben sich keine statistisch signifikanten Unterschiede mehr.

4. Hervorzuheben ist an dieser Stelle, daß an der UNK der Persönlichkeitsbereich "Soziale Anpassungsfähigkeit" nur in drei Fällen als auffällig diagnostiziert worden war.

Damit ist sowohl die gutachterliche Tätigkeit beim TÜV als auch an der UNK als grundsätzlich problematisch zu bewerten. Wenn bei dem eingesetzten hohen Testaufwand nur so wenig sicherbare Ergebnisse zu erzielen sind und die Rückfallquote bei über 50% (Entzugsquote 36%) liegt, muß die testdiagnostische Arbeit grundsätzlich überdacht werden.

Wenn die in einem Test als auffällig bezeichnete Personengruppe (vgl. Tab. 28) die gleiche Rückfälligkeitsquote erreicht wie die mit ausreichender Merkmalsausprägung, scheint entweder der Zusammenhang des Merkmals mit Verkehrseignung (Validität) nicht gesichert, oder aber die eingesetzten Testverfahren erfassen das zu untersuchende Merkmal gar nicht. Möglicherweise laufen aber auch in der Person des Gutachters nicht kontrollierbare (mangelhafte Objektivität, ungenügende Reliabilität) Entscheidungsprozesse ab.[1]

Das oben ausgeführte gilt in gleichem Ausmaß auch für die erneuten Entzugquoten; wobei festzustellen bleibt, daß hier für die UNK überhaupt kein signifikanter Unterschied herausgefunden werden konnte, bezogen auf die Personen, die in für die Verkehrseignung bedeutsamen Variablen ausreichende bzw. nicht-ausreichende Merkmalsausprägung aufwiesen.

Zusammenfassend gilt also, daß mit der verkehrspsychologischen Diagnostik an der UNK, nur in knapp der Hälfte der Fälle eine richtige (günstige) Prognose gestellt wurde, die aber eigentlich mit den eingesetzten Testverfahren wesentlich besser ausfallen sollte, will man Ergenisse erzielen, die besser als der Zufall sind.

Das hier Angesprochene gilt in vollem Ausmaß auch für die Verkehrseignungsdiagnostik beim TÜV, wie aus Tab. 28 zu ersehen war.

---

[1] Dies wäre ein interessanter Untersuchungsgegenstand einer weiteren Arbeit!

2.6.3. Analyse der Beurteilungsunterschiede

2.6.3.1. Analyse der Beurteilungsunterschiede TÜV/UNK unter den Bedingungen Rückfälligkeit/Nicht-Rückfälligkeit

Hier soll geprüft werden, ob eine Beurteilungstendenz an der UNK Tübingen sichtbar wird, d.h. ob es signifikante Unterschiede in der Beurteilung für Rückfällige bzw. Nicht-Rückfällige gibt.

Die statistische Analyse (3-dimensionaler Kontingenzquader) ergab folgende signifikante Ergebnisse:

1. Für die Personengruppe der Nicht-Rückfälligen wird Intelligenz vom TÜV und der UNK unterschiedlich beurteilt (Symmetrie-Test nach BOWKER; CHI 2 = 7,8, f = 3, P ≤ 5,0%).

2. Für die Personengruppe a) Nicht-Rückfällige und b) Rückfällige erfolgt eine unterschiedliche Beurteilung des Merkmals 'Kritik-, Einsichts- und Urteilsfähigkeit' von TÜV und UNK (Symmetrie-Test nach Mc NEMAR:
   a) CHI 2 = 40,02, f = 1, P ≤ 0,000%;
   b) CHI 2 = 52,02, f = 1, P ≤ 0,000%).

3. Die Beurteilung von 'Sozialer Anpassungsfähigkeit' ist signifikant unterschiedlich am TÜV bzw. der UNK (Mc NEMAR; CHI 2 = 35,03, f = 1, P ≤ 0,000%).

In allen andern Variablen finden sich weder für die Gruppe RF oder NRF signifikante unterschiedliche Beurteilungsergebnisse.

2.6.3.2. Analyse der Beurteilungsunterschiede TÜV/UNK unter den Bedingungen E/NE [1]

Es fanden sich nur zwei signifikante Ergebnisse:

1. Die Personengruppe 'Erneuter Fahrerlaubnisentzug' (E) wurde nur in der Persönlichkeitsvariable 'Kritik-, Einsichts- und Urteilsfähigkeit' vom TÜV und der UNK unterschiedlich beurteilt (UNK urteilte besser als TÜV)
   (Mc NEMAR; CHI 2 = 35,03, f = 1, P ≤ 0,000%).
2. Das gleiche gilt für die NE-Gruppe
   (Mc NEMAR; CHI 2 = 58,01, f = 1, P ≤ 0,000%).

In allen andern Merkmalsbereichen, sowohl im Leistungsbereich als auch bei den Persönlichkeitseigenschaften, gibt es für diese Personengruppe keine signifikanten Beurteilungsunterschiede zwischen TÜV und der UNK Tübingen.

2.6.4. Vergleich der Ablehnungsgründe des TÜV und der Erteilungsgründe an der UNK

1. Körperliche Mängel

Tab. 29:

Erteilungsgründe UNK	Ablehnung TÜV	
	nein	ja
nein	112	5
ja	2	11

[1] NE: Personengruppe, der die Fahrerlaubnis nicht entzogen wurde.

Interessant ist, daß selbst bei körperlichen Mängeln (z.B. Sehschärfe, epileptische Anfälle, Diabetes mellitus usw.) signifikante Unterschiede (PEARSON-Kontingenzkoeffizient: CC = 0.5705, CC_{max} = 0.7071) auftraten. So wurde von 16 Personen, denen vom TÜV wegen körperlicher Mängel eine Verkehrseignung abgesprochen worden war, in 11 Fällen an der UNK ein besserer körperlicher (!) Befund erhoben.

2. Leistungsbereich [1]

Tab. 30:

Erteilungsgründe UNK		Ablehnung TÜV	
		nein	ja
	nein	58	13
	ja	12	47

Bei 60 Personen entschieden sich die Gutachter des TÜV für eine Ablehnung u.a. aufgrund von Mängeln im Leistungsbereich. Die UNK Tübingen fand dagegen bei 47 von den 60 Personen (78%) ein besseres Ergebnis in den Merkmalen Konzentrations- und Reaktionsvermögen, und entschied sich für eine Erteilung der Fahrerlaubnis.

[1] Ergebnis statistisch gesichert auf dem 5%-Niveau.

3. Persönlichkeitsbereich [1]

Tab. 31:

Erteilungsgründe UNK	Ablehnung TÜV	
	nein	ja
nein	6	22
ja	3	99

Bei 99 von 121 Personen (82%) wurde an der UNK die Persönlichkeit der Probanden im Hinblick auf die Verkehrseignung günstiger beurteilt.
Die Ursache hierfür war mit dem angelegten Untersuchungsdesign nicht herauszufinden.

4. Verkehrsanamnese [2]

Tab. 32:

Erteilungsgründe UNK	Ablehnung TÜV	
	nein	ja
nein	90	6
ja	2	3

Abschließend sei noch bemerkt, daß weder körperliche Mängel oder nicht ausreichende Leistungsfaktoren, auffällige Persönlichkeitseigenschaften noch die Verkehrsanamnese allein ausschlaggebend für die Beurteilung der Fahreignung waren.

[1,2] Ergebnisse statistisch gesichert auf dem 5%-Signifikanzniveau.

2.6.5. Zusammenfassung

In Kap. 2.6. sollte untersucht werden, aufgrund welcher Untersuchungsergebnisse die UNK Tübingen zu einer besseren Verkehrseignungsbeurteilung gelangt als der TÜV Stuttgart.
Statistisch signifikant unterschiedlich (bessere Beurteilung an der UNK Tübingen) waren die Testergebnisse bei folgenden Variablen:

- Intelligenz
- Konzentrationsleistung
- Reaktionssicherheit
- Reaktionstempo
- Kritik-, Einsichts- und Urteilsfähigkeit
- Soziale Anpassungsfähigkeit.

Weiterhin untersucht wurde, ob sich die rückfälligen Kraftfahrer von den nicht rückfälligen in den Testergebnissen der UNK unterscheiden. Ausgehend von den theoretischen Überlegungen müßte die Rückfallquote dann höher sein, wenn in den die Verkehrseignung bedingenden Variablen nicht ausreichende Merkmalsausprägungen vorhanden waren. Es zeigte sich aber, daß weder im Leistungs- noch im Persönlichkeitsbereich sich die beiden Kraftfahrergruppen unterschieden.

Aus Tab. 27 ist ersichtlich, daß die Gutachter beim TÜV den Persönlichkeitsbereich der Probanden im Hinblick auf die Verkehrseignung bzw. die Wiederauffälligkeit im Straßenverkehr exakter beurteilten.

Sowohl in den Variablen 'Kritik-, Einsichts- und Urteilsfähigkeit' als auch in 'Sozialer Anpassungsfähigkeit' war die Rückfallquote in der Gruppe mit nicht ausreichender Merkmalsausprägung statistisch

signifikant höher. Dagegen fanden sich für die UNK keine signifikanten Unterschiede.

Zumindest für die Persönlichkeitsbeurteilung des auffällig gewordenen Kraftfahrers gilt also, daß die Verkehrsbewährung vom TÜV richtiger vorhergesagt werden könnte als von der UNK.

3. Gesamtzusammenfassung

Die vorliegende Arbeit unterzieht die zwischen 1970 - 1974 an der Universitäts-Nervenklinik Tübingen erstatteten Obergutachten, in denen im Gegensatz zu den Medizinisch-Psychologischen Instituten des Technischen Überwachungsvereins Fahreignung festgestellt wurde, einer kritischen Analyse und vergleicht Gutachtenergebnisse mit der Fahrbewährung in den folgenden fünf bis neun Jahren.
Die Katamnesen beruhen auf den Einträgen im Verkehrszentralregister des Kraftfahrtbundesamtes in Flensburg und in den Verkehrsabteilungen der Landratsämter.

Von 293 Personen, die zuvor vom Technischen Überwachungsverein als untauglich zur Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr bezeichnet worden waren, wurde von der Universitäts-Nervenklinik Tübingen bei 150 (51%) Fahreignung gefunden, bei den 130 Nachprüfbaren in 89% der Fälle allerdings nur mit Auflagen (Nachuntersuchung, Geschwindigkeitsbeschränkung, Umkreisbeschränkung).
Diese Personengruppe der "Besser-Beurteilten" wurde unter den Aspekten Alter, Dauer des Führerscheinbesitzes, Anzahl der Fahrerlaubnisentziehungen, Zeitraum der Verkehrsvergehen und Vorstrafen untersucht.

Beim Vergleich der verkehrspsychologischen Befunde fand sich, daß im Leistungsbereich (Konzentrationsleistung, Reaktionssicherheit, Reaktionstempo) die UNK Tübingen signifikant häufiger die Leistung als mindestens "ausreichend" für die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen beurteilte als der TÜV.

Für den Persönlichkeitsbereich gilt ähnliches: Die UNK kommt bei der Beurteilung von Kritik-, Einsichts-

und Urteilsfähigkeit und sozialer Anpassungsfähigkeit beim gleichen Personenkreis ebenfalls signifikant häufiger zu einem unauffälligen Befund als die Gutachter der Medizinisch-Psychologischen Institute. Affektive Stabilität wird von beiden Institutionen nahezu gleich beurteilt.
Überraschend bei dieser guten Beurteilung der Leistungsvariablen und Persönlichkeitseigenschaften war, daß die Gutachter der UNK aber nur bei 14 Personen (10,8%) keine Einschränkung der Fahrerlaubnis ausgesprochen hatten.

Rückfällig, im Sinne einer aktenkundigen Verkehrsauffälligkeit, wurden im Beobachtungszeitraum 54,6% (70 Personen) der Untersuchungsstichprobe, davon waren bei 66% die Verkehrsvergehen so gravierend, daß ihnen die Fahrerlaubnis erneut entzogen werden mußte.
In zwei Drittel der Fälle waren es Alkoholdelikte, die zur erneuten Entziehung der Fahrerlaubnis geführt hatten.

Es wurden die verschiedenen verkehrsanamnestischen Variablen untersucht, inwieweit mit ihnen eine Vorhersage der Verkehrsbewährung möglich ist. Statistisch gesicherte Ergebnisse konnten aber nicht gefunden werden.

Statistisch signifikante Beurteilungsunterschiede zwischen der UNK und dem TÜV wurden in folgenden Variablen gefunden:

1. Intelligenz
2. Konzentrationsleistung
3. Reaktionssicherheit
4. Reaktionstempo

5. Kritik-, Einsichts- und Urteilsfähigkeit
6. Soziale Anpassungsfähigkeit

Bei den vorliegenden positiven Beurteilungsergebnissen und der hohen Rückfall- bzw. Entzugsquote wurde die Frage diskutiert, ob nicht die Gutachter der UNK als Grundlage ihres Entscheidungsverhaltens ein anderes Beurteilungsraster benützen als die gutachterlich tätigen Personen bei den Medizinisch-Psychologischen Instituten des TÜV.
Möglicherweise aber folgen die Gutachter der UNK einer Tendenz der großzügigen und sozialen Beurteilung.
In diesem Zusammenhang darf jedoch nicht unerwähnt bleiben, daß trotz des ungleich größeren Erfahrungswertes der Gutachter beim TÜV von dieser Institution für die vorliegende Untersuchungsstichprobe eine Falschbeurteilung in 45,4% der Fälle erfolgte, d.h. diesen Personen war vom TÜV die Fahreignung abgesprochen worden; sie erhielten jedoch aufgrund eines positiven Gutachtens der UNK ihre Fahrerlaubnis zurück und bewährten sich während des Beobachtungszeitraumes im Straßenverkehr.

Bei solchen Ergebnissen muß die gutachterliche Praxis, hier besonders der testdiagnostische Anteil, grundsätzlich überdacht werden. Ausgehend von den in der vorliegenden Arbeit gefundenen Ergebnissen, muß die Forderung erhoben werden, daß für die Fahreignungsdiagnostik wissenschaftliche Grundlagen erarbeitet werden, um dem Gutachter durch objektive Entscheidungskriterien eine Erhöhung seiner gutachterlichen Effektivität zu ermöglichen; damit verbunden wäre gleichzeitig eine Verkleinerung des subjektiven Entscheidungsspielraumes.

Hieraus ergibt sich, daß zum jetzigen Zeitpunkt Testverfahren nur noch zur Prüfung eng umschriebener Hypothesen (Konzentrationsleistung, Reaktionstempo und -sicherheit) eingesetzt werden sollten.

Grundlage für die Verkehrseignungsdiagnostik aber sollte verstärkt die biographische Anamnese (KUNKEL, 1975b) sein. Es sind dabei besonders solche Variablen zu identifizieren, die in einem empirisch gesicherten Zusammenhang zu Verkehrsauffälligkeit stehen (z.B. Trunkenheit am Steuer, Anzahl der Trunkenheitsdelikte, Höhe der BAK usw.; vgl. Anhang S. 20). Dazu ist zunächst eine Aufstellung und Gewichtung der für die Fahreignungsbeurteilung nötigen Daten notwendig. Im konkreten zu begutachtenden Fall können dann die Zusammenhänge zwischen biographischen Daten und Fahreignungskriterien hinsichtlich ihrer Intensität (Bedenkenpunkte [1]) bestimmt werden und somit wird eine nahezu objektive und einheitliche Entscheidung über Fahreignung möglich.

---

[1] Bsp. für Bedenkenpunkte: Einmal Trunkenheit am Steuer - 2 Punkte, zweimal Trunkenheit am Steuer - 8 Punkte, dreimal Trunkenheit am Steuer - 14 Punkte

LITERATURVERZEICHNIS

ARNOLD, W.: Angewandte Psychologie. Urban Taschenbücher, Kohlhammer-Verlag, Stuttgart (1970)

BACH, H.; BICKEL, H; BIEHL, B.: Validierung von Testverfahren zur Fahrerauslese am Unfallkriterium. Z. Verkehrssicherheit, 21, (1975), 27-38

BARTHELMES, W.: Zur Methodik der Fahrprobe. Z. Verkehrssicherheit, 20, (1974), 46-56

BÖCHER, W.: Die charakterlichen Eignungsvoraussetzungen des Kraftfahrzeugführers. Zbl. Verk. Med. 8, 215-225, (1962)

BÖCHER, W.: Untersuchungsgesichtspunkte für die Eignungsbegutachtung von Kraftfahrern, die wegen Trunkenheit am Steuer aufgefallen waren. Mitt. Blatt TÜV Stgt. Dez. (1966)

BRETTEL, H.P.; GERSCHOW, J.; GROSSPIETSCH, R.: Über die Alkoholbeeinflussung bei der Unfallflucht. Blutalkohol, 10, (1973), 137-148

BRICKENKAMP, R.: Ergebnisse empirischer Untersuchungen über Persönlichkeitsaspekte rückfälliger Straftäter. Psychol. Rundschau, 15, (1964), 210-219

BÜRKNER, A.: Validierung verkehrspsychologischer Testverfahren mittels Fahrproben. Z. Verkehrssicherheit, 18, (1972), 230-236

DIETERICH, R.: Psychodiagnostik. UTB/Reinhardt, München, (1973)

DINGEL, W.; LINDEMANN, K.-H.: Der Einfluß von Lebensalter, sozioökonomischem Status und Intelligenz auf das Testergebnis im K-F-P 30 - ein Problem der Kraftfahreignungsdiagnostik. Z. Verkehrssicherheit, 21, (1975), 71-76

DRÜSLER, J.: Zur Methodik der Verkehrspsychologie. In: HOYOS, C. (Hrsg.): Psychologie des Straßenverkehrs. Bern, (1965)

HAMPEL, B.: Untersuchungen zur Beziehung zwischen Fahrtauglichkeit und Intelligenzniveau. Psychol. u. Praxis, 6, (1962), 1-13

HAMPEL, B.: Fahreignung und Intelligenz. Fahreignung und Verkehrssicherheit, 14, (1964), 19-25

HARANO, R.M.: The Psychometric Prediction of Negligent Driver Recidivism. J. Safety Research, 7, (1975), 170-179

HARTMANN, H.: Psychologische Diagnostik. Urban Taschenbücher, Kohlhammer Verlag, (1970)

HECKHAUSEN, H.: Die Interaktion der Sozialisationsvariablen in der Genese des Leistungsmotivs. In: GRAUMANN, C.F. (Hrsg.): Sozialpsychologie. Handbuch der Psychologie, Bd. 7/2, Göttingen, (1972), 955-1019

HERTER, B.: Verkehrseignungsdiagnostik im Rahmen der klinischen Psychologie. Psychol. Rundschau, 16, (1965), 111-142

HERTER, B.: Klinisch-psychologische Methodik zur Beurteilung der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen. Zbl. Verk. Med., 12, (1966), 89-103

HIMMELREICH, K.: Gutachten der Medizinisch-Psychologischen Institute. Deutsches Autorenrecht, 45(8), (1976), 197-206

HOFF, H.; HÄNDEL, K.: Verkehrsunfall und Persönlichkeit. Deutsche Hauptstelle gegen Suchtgefahren, Hamm, (1961)

von HOYOS, C.: Probleme der Entwicklung verkehrspsychologischer Prüfverfahren. Diagnostica, 6, (1960), 121-135

KALLINA, H.: Validitätsuntersuchung und Faktorenanalyse verkehrspsychologischer diagnostischer Methoden. Z. exp. angew. Psychol., 11, (1964), 56-70

KLAUS, G.: Kybernetik und Erkenntnistheorie. Leipzig, VEB, (1966)

KROJ, G.; HELLEMANN, R.: Zur Prognose der Rückfallwahrscheinlichkeit bei Verkehrsdelikten. Z. Verkehrssicherheit, 17, (1971), 92-104

KROJ, G.; SPIES, H.: Unfälle und Delikte in Beziehung zu Leistungen in experimentell-psychologischen Untersuchungsverfahren. Z. Verkehrssicherheit, 18, (1972), 237-248

KROJ, G.; PFEIFFER, G.: Der Kölner Fahrverhaltenstest (KFVT) - Erfahrungen mit einer Fahrprobe im Rahmen der verkehrspschologischen Eignungsbegutachtung. "Fahrer und Mensch im Verkehr", Heft 21, Tetzlaff-Verlag, Ffm, (1973)

KUNKEL, E.: Reaktionsverhalten und Fahrtauglichkeit. 19. Mitt. Bl. Med. Psychol. Inst. TÜV Stgt., (1970), 25-39

KUNKEL, E.: Die Rückfallgeschwindigkeit bei alkoholgefährdeten Kraftfahrern. 20. Mitt. Bl. d. TÜV Stgt., (1972), 47-50

KUNKEL, E.: Alkoholgefahr im Straßenverkehr. Methodenkritische Überlegungen zum Nachweis der Alkoholgefahr im Straßenverkehr. 20. Mitt. Bl. d. TÜV Stgt., (1972), 29-46

KUNKEL, E.: Über die Schätzung der Zuverlässigkeit biographischer Daten unter besonderer Berücksichtigung verkehrspsychologischer Untersuchungen. Z. exp. angew. Psychol., 20, (1973), 240-260

KUNKEL, E.: Unfallneigung im Straßenverkehr, Das persönliche Unfallrisiko unter dem Aspekt empirisch-

statistischer Methoden.
Schriftenreihe für Sicherheit und Wirtschaftlichkeit in der Industrie, Heft 7, Köln, Verlag TÜV Rheinland, (1973)

KUNKEL, E.: Akten- und Explorationsanalyse - Theoretischer Teil. Bericht zum Forschungsvorhaben Nr. 67 der V. d. TÜV, Köln, (1975a)

KUNKEL, E.: Akten- und Explorationsanalyse - Praktischer Teil: Alkoholauffällige Kraftfahrer. Bericht zum Forschungsvorhaben Nr. 67 der V. d. TÜV, Köln, (1975b)

KUNKEL, E.: Kriminalität und Fahreignung. Mensch, Fahrzeug, Umwelt, Heft 3, TÜV Rheinland, Köln, (1975c)

KUNKEL, E.: Fahrerfahrung - Lebensalter - Fahreignung. Mensch, Fahrzeug, Umwelt, Heft 2, TÜV Rheinland, Köln, (1975d)

KUNKEL, E.: Zur Einschätzung der Rückfallwahrscheinlichkeit bei Trunkenheitstätern im Straßenverkehr Blutalkohol, 13, (1976), 395-408

KUNKEL, E.: Biographische Daten und Rückfallprognose bei Trunkenheitstätern im Straßenverkehr. Verlag TÜV Rheinland GmbH, Köln, (1977)

KUNKEL, E.: Die Bedeutung der biographischen Daten für die Fahreignungsprognose. Teilbericht zum Forschungsvorhaben der V. d. TÜV Nr. 86, Köln, (1978)

LOHR, W.: Ideen zur psychologischen Analyse des Autofahrens. Psychol. Beitr., 9, (1966), 273-287

MIERKE, K.: Fahrtauglichkeitsprüfungen mit dem "Kieler Determinationsgerät". Z. exp. angew. Psychol., 6, (1959), 329-334

MOSER, L.: Medizinisch-psychologische Eignungsuntersuchungen. - Ein Beitrag zur Verkehrssicherheit. Tech. Überwachung, 16, (9), (1975), 255-257

MÜLLER, A.: Zur Kriminologie der Unfallflucht. Z. f. Verkehrssicherheit, 12, (1966), 31-34

MÜLLER, A.: Statistische Untersuchungen an 239 Alkoholikerpatienten einer Universitätsklinik. Mschr. Krim., 55, (1972), 61-68

MÜLLER, A.; WOLF, G.: Fünf Jahre Obergutachten der Untersuchungsstelle für Verkehrstauglichkeit in Homburg/Saar. Z. f. Verkehrssicherheit, 15, (1969), 100-107

MUNSCH, G.: Das sensomotorische Geschehen beim Kraftfahren. Psychol.-Mediz. Untersuchungsstelle, TÜV München, 12, (1971), 70-73

MUNSCH, G.: Über die Grenzen der psychologischen Fahrtauglichkeits-Diagnostik. Psychol. Beitr., 9. (1966), 294-308

OSWALD, W.D.: Grunddimensionen der Straßenverkehrseignung - Ergebnisse einer mehrdimensionalen Validierungsstudie. 19. Mitt. Bl. Med. Psychol. Inst. TÜV Stgt. (1970), 49-52

OSWALD, W.D.: Persönlichkeit und Kraftfahreignung. Analyse der Straßenverkehrseignung und Validierung verkehrspsychologischer Methoden. F. Enke-Verlag, Stgt., (1971)

OSWALD, W.D.: Die Verhütung von Straßenunfällen als psychodiagnostisches Problem. Psychol. u. Praxis, 21, (1977), 166-173

REINHARDT, G.; ZINK, P.: Die Begutachtung von Verkehrsteilnehmern durch die Medizinisch-Psycholo-

gisch-Technische Obergutachterstelle bei der Universität Erlangen-Nürnberg.
Zbl. Verkehrs-Med., 16, (1970), 21-33

RUOFFNER, G.: Katamnestische Untersuchungen zur Führerscheinbegutachtung, Med. Diss. Tübingen, (1975)

SADER, M.; KEIL, W.: Bedingungskonstanz in der psychologischen Diagnostik (Sammelreferat).
Archiv f. d. ges. Psychol., 118, (1966), 279-308

SEIDEMANN, O.: Die Fahrprobe am Fahrsimulator - ein Verfahren zur Beurteilung der Verkehrseignung von Kraftfahrern.
Z. f. Verkehrssicherheit, 22, (1976), 28-33

SCHNEIDER, W.; SCHUBERT, G.: Die Begutachtung der Fahreignung. In: Handbuch der Psychologie, Bd. 11, Forensische Psychologie, Verlag f. Psychologie, Hogrefe, Göttingen, (1967)

SCHUBERT, U.: Die Auslese des sicheren Kraftfahrers mit Hilfe eines Persönlichkeitsfragebogens.
Z. f. Verkehrssicherheit, 8, (1962), 317-320

SLUGA, W.: Psychiatrische Untersuchungen zur Fahrtauglichkeit.
Wien. Med. Wochenschrift, 118, (1968), 1103-1107

WELZEL, U.: Zur Rückfallprognose bei dem Delikt "Trunkenheit beim Führen von Kraftfahrzeugen".
Faktor Mensch im Straßenverkehr, Heft 25, Köln, (1976)

I. Testverfahren der UNK

1. Intelligenztest
   a) Ganzform Progressiver Matrizentest nach RAVEN
   b) HAMBURG-WECHSLER-Intelligenztest für Erwachsene (HAWIE)

2. Leistungstests
   a) Reiz-Reaktionsversuch mit dem WIENER-Determinationsgerät
   b) Reaktionsgerät nach BECK
   c) BOURDON-Durchstreichtest
   d) Konzentrations-Verlaufs-Test (KVT)
   e) Konzentrations-Leistungs-Test (KLT)

3. Persönlichkeitstests
   a) RORSCHACH-Test
   b) Baum-Test nach KOCH
   c) WARTEGG-Zeichentest
   d) K-F-P 30 nach MÜLLER-BRICKENKAMP

Die Testbefunde wurden im sogenannten psychologischen Zusatzgutachten zusammengefaßt und dem nervenfachärztlichen Gutachten beigefügt.

II. Bestandteile des Nervenfachärztlichen Gutachtens

1. Familienanamnese
2. Eigenanamnese
3. Führerscheinanamnese (bes. Verkehrsauffälligkeiten)
4. Exploration zur speziell vorliegenden Problematik (z.B. Alkohol)
5. Allgemeiner körperlicher Befund
6. Neurologischer Befund

7. Psychiatrischer Befund (in dem wesentlich das psychologische Zusatzgutachten berücksichtigt wurde)

III. Testverfahren beim TÜV

1. Intelligenztests
   a) Progressiver Matrizen-Test nach RAVEN
      (sprachfreier Intelligenztest zur Untersuchung der Beobachtung, der visuellen Gestaltung und des schlußfolgernden Denkens)
   b) Wabentest nach RUPP
      (grob orientierender Intelligenztest mit einer Skalierung von 1-6)
   c) HAWIE

2. Leistungstests
   a) Tachistoskopischer Auffassungsversuch
      (zur Untersuchung der Schnelligkeit, Genauigkeit und des Umfangs der optischen Wahrnehmung)
   b) Linienverfolgungstest nach SCHUBERT
      (optische Auffassungsschnelligkeit und Orientierung, Konzentration)
   c) Zahlen-Symbol-Test (Untertest des HAWIE)
      (visuell-motorische Koordination, allgemeine psychomotorische Geschwindigkeit, Lernfähigkeit, Konzentrationsvermögen)
   d) d 2 nach BRICKENKAMP
      (Konzentration, Aufmerksamkeit und Belastbarkeit)
   e) Reaktionsversuch nach BECK (Wahlreaktion)
   f) K-V-T nach ABELS
   g) WIENER Determinationsgerät

h) BOURDON-Durchstreichtest
(zur Untersuchung der Aufmerksamkeit)
i) Labyrinth-Test nach CHAPUIS
(optische Orientierungsleistung)
k) Mosaik-Test (Untertest des HAWIE)
(visumotorische Koordination, analytische Gestaltungsfähigkeit)

3. Persönlichkeitstests
a) Farb-Pyramiden-Test nach PFISTER-HEISS und MICHEL
b) WARTEGG-Zeichentest
c) ZULLIGER-Test
d) MMQ
e) Fahrer-Persönlichkeitsfragebogen nach MÜLLER

zusätzlich: Exploration, Verhaltensbeobachtung, Schriftprobe

Natürlich wurde weder beim TÜV noch an der UNK bei jedem Probanden die gesamte aufgeführte Testbatterie angewandt, sondern für jeden Teilbereich der Kraftfahreignung wurde eine bestimmte Kombination an Verfahren (in Abhängigkeit von der zu untersuchenden oder der untersuchenden Person ?) eingesetzt.

SEIZER
HANS-ULRICH

ERHEBUNGSHEFT zur Job-Nr. 0556/2099/1/2 (1980)

(wenn keine Angaben, dann eine 9 im Kästchen; beim Eintragen kürzerer Zahlen links mit Nullen auffüllen)

1. LFD. NUMMER DES PROBANDEN 1-3

2. GEBURTSDATUM 4-9

3. BERUF 10

Hilfsarbeiter = 1
Arbeiter (mit Ausbildung) = 2
Angestellter/Beamter = 3
Freie Berufe (z.B. Vertreter, Omnibusunternehmer, Arzt...) = 4

4. KRAFTFAHRENDER BERUF 11
(z.B. Taxifahrer, Busfahrer, LKW-Fahrer)

nein = 0 ja = 1

5. HÄUFIGER ARBEITSPLATZWECHSEL BEKANNT: 12
(mind. 1 mal/Jahr)

nein = 0 ja = 1

6. ZEITDAUER DES FÜHRERSCHEINBESITZES BIS ZUM 1. ENTZUG DER FAHRERLAUBNIS (in Jahren) 13-14

7. ANZAHL DER FÜHRERSCHEIN-ENTZÜGE VOR DEM NERVENKLINIK-GUTACHTEN 15

8. ZEITDAUER ZWISCHEN TÜV-GUTACHTEN UND NERVENKLINIK-GUTACHTEN 16-17

9. FAHRPRXIS (in km/Jahr) 18

0 - 5000 km = 1
5000 - 10000 km = 2
mehr als 10000 km = 3

10. ANZAHL DER NACHUNTERSUCHUNGEN IN DER NERVENKLINIK 19

11. NACH WELCHER ZEITDAUER ERFOLGTE DIE ERSTE NACHUNTERSUCHUNG (in Jahren) ? 20

12. VERÄNDERUNGEN IM NACHGUTACHTEN 21

keine Veränderung = 0
Ausweitung der Beschränkungen = 1
Aufhebung der Beschränkungen = 2

13. WAR EINE ERNEUTE NACHUNTERSUCHUNG ERFORDERLICH ? 22

nein = 0 ja = 1

14. SIND AUS DER ANAMNESE VORSTRAFEN BEKANNT ? 23

nein = 0 ja = 1

15. WENN 14 JA: HANDELT ES SICH DABEI UM VERKEHRSVERGEHEN ? 24

nein = 0 ja = 1

15.1 STRAFTATEN (Unfallflucht, Fahren unter Alkohol, Unfall unter Alkohol) 25

15.2 FAHREN OHNE FÜHRERSCHEIN 26

15.3 ORDNUNGSWIDRIGKEITEN 27
(Mißachtung der Vorfahrt, Geschwindigkeits-Übertretungen, Mängelfahrzeuge)

16. ZEITRAUM, ÜBER DEN SICH DIESE VERGEHEN ERSTRECKEN (in Jahren) 28-29

17. ANLASS, DER ZUM ENTZUG DER FAHRERLAUBNIS FÜHRTE

17.1 FAHREN MIT MÄNGELFAHRZEUGEN nein = 0 30
(Reifen, Versicherung, TÜV) ja = 1

17.2 FAHREN OHNE FÜHRERSCHEIN nein = 0 ja = 1 31

17.3 FAHREN MIT ALKOHOL " " 32

17.4 UNFALL UNTER ALKOHOL " " 33

17.5 UNFALL OHNE ALKOHOL " " 34

17.6 UNFALL MIT PERSONENSCHADEN " " 35

17.7 UNFALLFLUCHT " " 36

17.8 ANDERE VERKEHRSVERGEHEN " " 37

Welche ? .....

17.9 NICHT VERKEHRSBEZOGENE " 38
STRAFRECHTLICHE DELIKTE "

Welche ? .....

18. BEI TRUNKENHEITSDELIKTEN: 39

HÖHE DER BLUTALKOHOLKONZENTRATION BAK

0,8 °/oo - 1,50 °/oo = 1
1,51 °/oo - 2,50 °/oo = 2
2,51 °/oo und mehr = 3

19. ERGEBNIS DER BEURTEILUNG IM GUTACHTEN 40
DER NERVENKLINIK

keine Einschränkung = 1

Nachuntersuchung nötig = 2

Geschwindigkeitsbeschränkung = 3

Umkreisbeschränkung = 4

Geschwindigkeits- und
Umkreisbeschränkung = 5

Nachuntersuchung und
Geschwindigkeitsbeschränkung = 6

Nachuntersuchung und
Umkreisbeschränkung = 7

Nachuntersuchung, Umkreis-und
Geschwindigkeitsbeschränkung = 8

20. REAKTION DER VERKEHRSBEHÖRDEN AUF GUTACHTEN DER NERVENKLINIK 41

Zustimmung = 1
Ablehnung = 2
weitergehende Beschränkung = 3

21. RÜCKFÄLLIGKEIT 42
nein = 0 ja = 1

22. ZEITDAUER UNAUFFÄLLIGEN FAHRENS NACH WIEDERERTEILUNG DES FÜHRERSCHEINS (in Mon.) 43

23. RÜCKFÄLLIGKEITSDELIKT 44-45

Fahren mit Mängelfahrzeugen	= 1
Fahren ohne Führerschein	= 2
Fahren mit Alkohol	= 3
Unfall unter Alkohol	= 4
Unfall ohne Alkohol	= 5
Unfall mit Personenschaden	= 6
Unfallflucht	= 7
andere Verkehrsvergehen Welche ?	= 8
nicht verkehrsbezogene strafrechtliche Delikte Welche ?	= 10
Übertretungen der Gutachtenbeschränkungen	= 11

24. KAM ES ZU EINEM ERNEUTEN ENTZUG DER FAHRERLAUBNIS ? 46
nein = 0 ja = 1

25. DELIKT, DAS ZUM ENTZUG DER FAHRERLAUBNIS FÜHRTE (Schlüssel s. Rückfälligkeitsdelikt) 47-48

26. ZEITDAUER ZWISCHEN WIEDERERTEILUNG DER FAHRERLAUBNIS UND ERNEUTEM ENTZUG (in Mon.) 49-50

TÜV-Gutachten

27. INTELLIGENZ 51
niedrig (79-90) = 1
durchschnittlich (91-109) = 2
hoch (110-) = 3

28. KONZENTRATIONSLEISTUNG 52
ausreichend = 1
nicht ausreichend = 2

29. REAKTIONSSICHERHEIT 53
ausreichend = 1
nicht ausreichend = 2

30. REAKTIONSTEMPO 54
ausreichend = 1
nicht ausreichend = 2

31. KRITIK-, EINSICHTS- UND URTEILSFÄHIGKEIT 55
unauffällig = 1
wenig vorhanden = 2

32. AFFEKTIVE STABILITÄT UND AUSREIFUNG DER PERSÖNLICHKEIT 56
unauffällig = 1
auffällig = 2

33. SOZIALE ANPASSUNGSFÄHIGKEIT 57
unauffällig = 1
auffällig = 2

34. NEUROLOGISCHE UND/ODER KÖRPERLICHE AUFFÄLLIGKEIT 58
nein = 0 ja = 1
Welche ? .....

35. PSYCHIATRISCHE KRANKHEIT 59
nein = 0 ja = 1
Welche ? .....

ABLEHNUNGSGRÜNDE BEIM TÜV

36. KÖRPERLICHE MÄNGEL 60
nein = 0 ja = 1

37. LEISTUNGSBEREICH 61
nein = 0 ja = 1

38. CHARAKTER- UND PERSÖNLICHKEITSAUFFÄLLIKKEITEN 62
nein = 0 ja = 1

39. STARKE BERÜCKSICHTIGUNG DER VERKEHRSANAMNESE 63
nein = 0 ja = 1

NERVENKLINIK - GUTACHTEN

40. INTELLIGENZ 64
niedrig (-90) = 1
durchschnittlich (91-109) = 2
hoch (110-) = 3

41. KONZENTRATIONSLEISTUNG 65
ausreichend = 1
nicht ausreichend = 2

42. REAKTIONSSICHERHEIT 66
ausreichend = 1
nicht ausreichend = 2

43. REAKTIONSTEMPO 67
ausreichend = 1
nicht ausreichend = 2

44. KRITIK-, EINSICHTS- UND URTEILSFÄHIGKEIT 68
unauffällig = 1
wenig vorhanden = 2

45. AFFEKTIVE STABILITÄT UND AUSREIFUNG DER PERSÖNLICHKEIT 69
unauffällig = 1
auffällig = 2

46. SOZIALE ANPASSUNGS-FÄHIGKEIT 70
unauffällig = 1
auffällig = 2

47. NEUROLOGISCHE UND/ODER KÖRPERLICHE AUFFÄLLIGKEIT 71
nein = 0 ja = 1
Welche ? .....

48. PSYCHIATRISCHE KRANKHEIT 72
nein = 0 ja = 1
Welche ? .....

ERTEILUNGSGRÜNDE IN DER NERVENKLINIK

49. BESSERE BEFUNDE IM KÖRPERLICHEN BEREICH 73
nein = 0 ja = 1

50. BESSERE BEFUNDE IM LEISTUNGSBEREICH 74
nein = 0 ja = 1

51. BESSERE BEFUNDE IM PERSÖNLICHKEITSBEREICH 75
nein = 0 ja = 1

52. GERINGERE BERÜCKSICHTIGUNG DER VERKEHRS- 76
ANAMNESE
nein = 0 ja = 1

53. GRÜNDE UNKLAR 77
nein = 0 ja = 1

Zitate aus Verkehrs-Gutachten

1. "...Eignungsbedenken ergeben sich jedoch im Hinblick auf die nach außen abgeschirmte, wenig anpassungselastische, innerseelisch gespannte und vermindert belastbare Persönlichkeit, die vorzeitig gealtert und mäßig kritisch erscheint." (TÜV)

2. "Es handelt sich bei Herrn R. um einen fassadär abgeschirmten, ...Mann." (TÜV)

3. "Bei der Exploration und Untersuchung eingeengt-moros und gleichzeitig etwas oberflächlich-fassadär verbleibend,..." (TÜV)

4. "Es bot sich das Bild einer wenig willensbestimmten, zu Stimmungsschwankungen neigenden, innerlich unausgeglichenen Persönlichkeit mit einfachen Begabungen." (UNK)

Beispiel einer Begründung gegen eine Fahreignung:

"Aus psychologischer Sicht bestehen starke Bedenken gegen die Fahreignung des Herrn N. aufgrund der wenig gefestigten, erhöht störbaren und damit vermindert belastungsfähigen Persönlichkeit." (UNK)

Beispiel für die aufgestellten Kategorien:

"Gewiße Bedenken hinsichtlich der Fahreignung sind jedoch ärztlich-psychiatrischerseits im Hinblick auf psychische Auffälligkeiten im Sinne einer haltschwachen-labilen und unreflektiert-unbekümmerten, wenig selbstkritischen, wenig ausgeformten Persönlichkeit begründet." (UNK)

Zur Logik der Verkehrsgutachten:

"Die allgemeinärztlichen und neurologischen Untersuchungen ergaben den Verdacht auf einen Leberschaden (Fettleber). Weiterhin besteht eine deutliche vegetative Labilität. Sowohl der Leberschaden als auch die vegetative Labilität sind Ausdruck eines chronischen Alkoholismus." (UNK)

" Etwas problematisch erscheint seine Persönlichkeitsstruktur. An sich ist der Pb ausreichend fähig, sich selbst zu entfalten und auch seiner Umgebung anzupassen. Aber es kommen Verunsicherungen vor." (UNK)

Zur Kritik an Verkehrsgutachten:

"Das Vorgutachten enthält keinerlei quantifizierte Einzelbefunde, so daß ein Vergleich auf dieser Grundlage nicht möglich ist. Es ist in keiner Weise nachprüfbar, wie der Gutachter erstens zu dem festgestellten Persönlichkeitsbild ("noch jugendlich unausgeglichene, auf Geltung bedachte, letztlich aber selbstunsichere Persönlichkeit mit wechselnder Verhaltenssteuerung") und zweitens daraus zu der negativen Eignungsbeurteilung gelangt. Denn der Allgemeinheitsgrad dieses Persönlichkeitsbildes ermöglicht allenfalls eine globale, auf vier Einzelmerkmale reduzierte Kennzeichnung von Jugendlichen im allgemeinen, keinesfalls aber die Begründung einer individuellen Nichteignung zum Führen von Kraftfahrzeugen." (von KLEBELSBERG, zit. aus einem Obergutachten)

Tab. 1: Verteilung der untersuchten Gutachten

Anzahl	1970	1971	1972	1973	1974	Summe
Absolut	19	21	23	30	37	130
Prozent	14,6	16,2	17,7	23,1	28,5	100,1

Tab. 2: UNK-Gutachten ohne Vorgutachten durch andere Institutionen

Merkmal	1970	1971	1972	1973	1974	Summe	M%
geeignet	21	11	6	14	12	64	37,9
bedingt geeignet	11	9	13	8	7	48	28,4
un-geeignet	11	13	11	12	10	57	33,7
Gesamt	43	33	30	34	29	169	100,0

Tab. 3: Bessere Beurteilung der UNK als TÜV (Gruppe 'BB')

Merkmal	1970	1971	1972	1973	1974	Summe
geeignet	6	11	10	17	17	61
(in %)	27,3	32,3	35,7	44,7	56,7	40,7
bedingt geeignet	16	21	18	21	13	89
(in %)	72,7	63,6	64,3	55,3	43,3	59,3
Gesamt	22	33	28	38	30	150
Gesamt (in %)	100,0	99,9	100,0	100,0	100,0	100,0

Tab. 4: Aufgliederung nach Berufsgruppen

Berufs-Gruppe	Anzahl der Fälle	
	abs.	%
Hilfsarbeiter	27	20,8
Arbeiter mit Ausbildung	56	43,1
Angestellter/ Beamter	29	22,3
Freie Berufe (z.B. Vertreter, Arzt, Omnibusunternehmer)	17	13,1
keine Angaben	1	0,8
Summe	130	100,1

Bei 14 Personen handelte es sich um sogenannte kraftfahrende Berufe, wie Omnibusfahrer, Taxifahrer, LKW-Fahrer, Berufe also, bei denen die Fahrerlaubnis zur Ausübung des Berufs zwingend nötig ist.

Tab.: 5 Entzugsdelikte [1]

Deliktart	Anzahl der Fälle
Fahren mit Mängelfahrzeugen [2]	5
Fahren ohne Führerschein	23
Fahren mit Alkohol	43
Unfall mit Alkohol	46
Unfall ohne Alkohol	8
Unfall mit Personenschaden	27
Unfallflucht	16
andere Verkehrsvergehen	17
sonstige Delikte [3]	15
Gesamt	198

Tab. 6: Fahrpraxis

km/Jahr	Anzahl der Fälle abs.	%
0 - 5 000	8	5,8
5 000 - 10 000	33	23,9
mehr als 10 000	68	49,3
keine Angaben	29	21,0
Gesamt	138	100,0

[1] Darunter sind Delikte zu verstehen, die zum letzten Entzug der Fahrerlaubnis vor dem Gutachten führten; dabei ist zu beachten, daß auch eine Kumulation von Delikten möglich ist.

Tab. 7: Anzahl der Nachuntersuchungen an der UNK Tübingen

Anzahl der Nachuntersuchungen	Anzahl der Personen abs.	%
0	48	36,9
1	55	42,3
2	24	18,5
3	2	1,5
4	1	0,8
Gesamt	130	100,0

Tab. 8: Zeit bis zur 1. Nachuntersuchung (in Jahren)

Zeit	Anzahl der Personen abs.	%
0-1	19	14,6
1-2	56	43,1
2-3	20	15,4
3 und mehr	6	4,6
keine Angaben	29	22,3
Gesamt	130	100,0

[2] ohne gültige Zulassung, kein Versicherungsschutz; abgefahrene Reifen

[3] Verkehrsdelikte, die z.B. in Tateinheit mit einer kriminellen Handlung, z.B. Autodiebstahl mit Eigentumsdelikt, begangen wurden.

Tab. 9: Veränderungen im Nachgutachten

Merkmal	Anzahl der Personen abs.	%
keine Veränderungen	72	57,6
Ausweitung der Beschränkungen	8	6,4
Aufhebung der Beschränkungen	45	36,0
Gesamt	125	100,0

Tab. 10: Erneute Nachuntersuchung erforderlich

Nachuntersuchung	Anzahl der Personen abs.	%
nein	82	64,1
ja	46	35,9
Gesamt	128	100,0

Tab. 11: Altersverteilung für Verkehrsvergehen (Vorstrafen); vgl. auch Tab. 8, Praktischer Teil, S. 37

Alter in Jahren	Straftaten	Fahren ohne Führerschein	Ordnungswidrigkeiten
18-24	8,8%	12,5%	5,8%
25-34	46,0%	45,0%	50,0%
35-44	26,5%	20,0%	31,0%
45-54	11,8%	15,0%	7,7%
55 und älter	6,9%	7,5%	5,5%

Tab. 12: Beziehung zwischen Anzahl der Führerscheinentzüge und Rückfälligkeit (RF) bzw. erneutem Entzug der Fahrerlaubnis (E)

		0	1	2	3	4	5 Entzüge
RF	nein	9	10	24	12	2	1
	ja	1	15	35	16	1	1
E	nein	11	15	35	18	2	2
	ja	0	10	24	10	1	0

Die häufigsten Rückfälligkeiten im Straßenverkehr sowie die meisten Entziehungen der Fahrerlaubnis finden sich in der Gruppe mit 2 Führerscheinent-

zügen, die auch absolut die meisten Personen aufweist (vgl. Tab. 6, S. 35). Statistisch besteht dagegen kein Unterschied zwischen den Gruppen 0 - 5 Führerscheinentzüge bezüglich RF und E.

Auszüge aus der Check-Liste nach KUNKEL:

Vorgeschichtsanalyse
Tatauffällige mit Alkohol (OA 20)

Name	Beruf				Alter		
	Bestimmungssatz	Bedenkenpunkte					
Akten:		1	2	4	8	14	18
Trunkenheit am Steuer	I/1		1		2	3	4
BAK beim letzten Delikt 1,8 °/oo und mehr	I/2			ja			
BAK bei früherem Delikt 1,8 °/oo und mehr			ja				
Verkehrsdelikte ohne Alkohol	I/3	1	2	3	4-7	8+	
davon Unfallflucht	I/4		1	2			
Delikte "vor Antritt der Fahrt"	I/5		A	B			
Straftaten außerhalb Straßenverkehr	I/6	1	2-3	4	5	6-12	13
hiervon unter Alkoholeinfluß	I/7	1		2	3	4	
2 u. mehr aggressive Delikte	I/8		ja				
Selbstmordversuch	I/9				ja		
Alkoholismus	I/10					ja	
Alter 20-30 Jahre	I/11	26-30J.		26J.			
Summe X1							
X Punkte		1	2	4	8	14	18
= gew. Punkte							
Su. gew. Punkte X1							

Lebenslauf

Am 28. Januar 1951 wurde ich, Hans-Ulrich Seizer, als Sohn des Gerhard Albrecht Seizer und der Lotte Luise Seizer, geborene Schmid, in Stuttgart-Bad Cannstatt geboren.

Besuch der Volkschule in Aldingen a.N. von 1957-1961, des Mörike-Gymnasiums in Ludwigsburg von 1961 bis zur Reifeprüfung am 10. Juni 1969.

Studium der Psychologie an der Universität Tübingen vom Sommersemester 1970 bis zur Diplomprüfung am 19. Oktober 1976.

Beginn des Medizinstudiums an der Universität Hohenheim im Sommersemester 1974; Wechsel an die Universität Tübingen zum Sommersemester 1975, wo ich am 29. April 1982 die Ärztliche Prüfung erfolgreich ablegte.